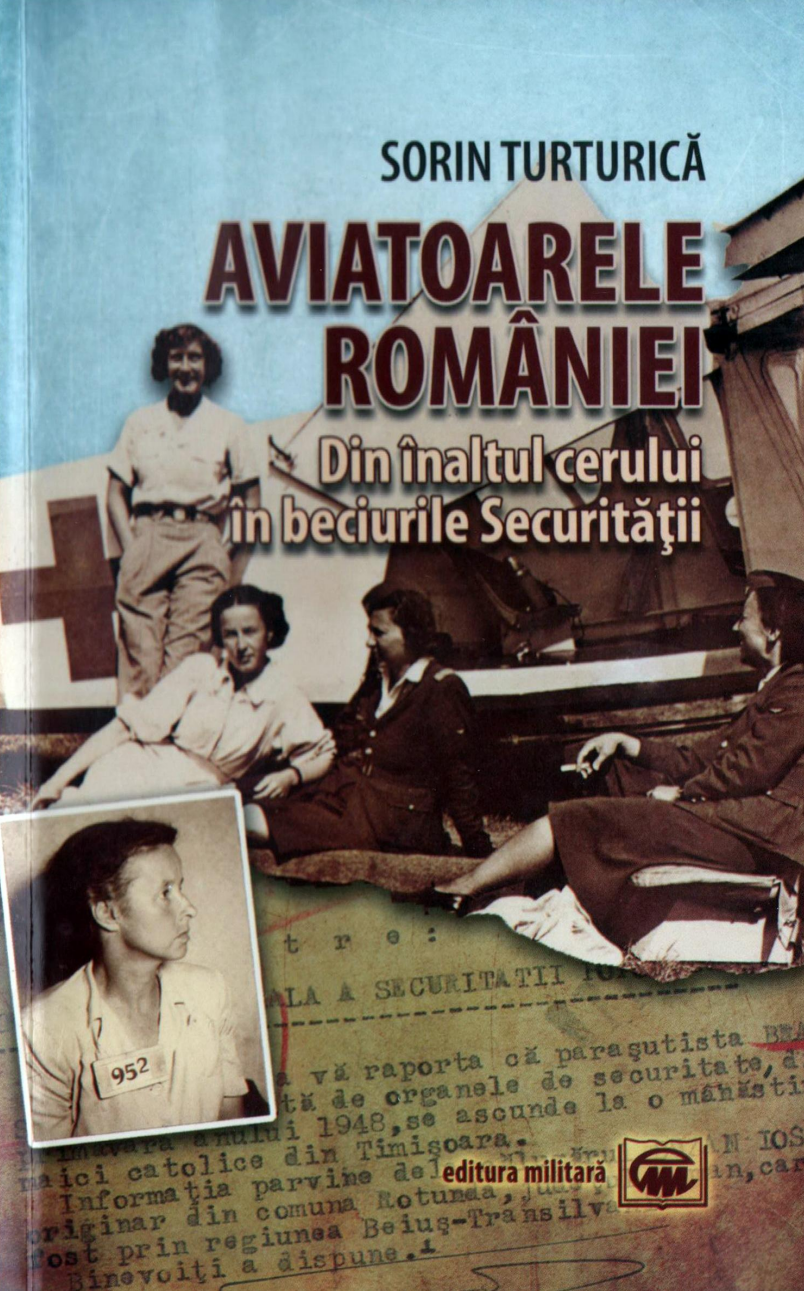
SORIN TURTURICĂ

AVIATOARELE ROMÂNIEI

Din înaltul cerului în beciurile Securităţii



editura militară

Sorin Turturică

AVIATOARELE ROMÂNIEI

Din înaltul cerului în beciurile Securității

Proiect editorial finanțat de

AFCN

ADMINISTRAȚIA FONDULUI CULTURAL NAȚIONAL

SORIN TURTURICĂ

AVIATOARELE ROMÂNIEI

Din înaltul cerului în beciurile Securității

EDITURA MILITARĂ
BUCUREŞTI, 2013

Coperta: Adrian PANDEA
Redactare & layout: Marius IORGULESCU

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
TURTURICĂ, SORIN
Aviatoarele României. Din înaltul cerului în beciurile Securității / Sorin Turturică. - Bucureşti: Editura Militară, 2013
ISBN 978-973-32-0919-5

629.7(498):929
629.7(498):395

CUPRINS

MULȚUMIRI 9
ÎN LOC DE INTRODUCERE 11

Capitolul I
„ÇA VA, MADAME?" 13
Capitolul II
FOŞNET DE MĂTASE ALBĂ 23
Capitolul III
FLORILE AERODROMULUI 43
Capitolul IV
PESTE MĂRI ŞI ȚĂRI... 73
Capitolul V
CUM AI PRIVI UN ÎNGER... 93
Capitolul VI
DIVA DIN TRANSNISTRIA 101
Capitolul VII
UN AMURG CÂT UN DECENIU 111
Capitolul VIII
UN MARE MISTER 123
Capitolul IX
CÂT POATE ÎNDURA O FEMEIE? 135
Capitolul X
DIN ORIENT, CU DRAGOSTE! 145
Capitolul XI
„IA-O MAI ÎNCET, MARINA!" 157
Capitolul XII
ANTONIA 173

ÎN LOC DE ÎNCHEIERE 181
BIBLIOGRAFIE 183

Soției mele, Crenguța

MULȚUMIRI

Niciodată un autor de cărți de istorie nu poate pretinde că o lucrare pe care o semnează este rezultatul exclusiv al efortului său. Munca unui cercetător presupune răscolirea prin arhive, biblioteci şi prin amintirile martorilor. Autorul întâlneşte o mulțime de oameni cărora le cere ajutorul iar experiența şi sfaturile lor pot uneori să conteze enorm.

Le sunt îndatorat colegilor de breaslă de la Consiliul Național pentru Studierea Arhivelor Securității. Alina Ilinca, Georgeta Bălău, Mirela Jianu, Silviu Moldovan, Ciprian Nițulescu şi George Vişan au dat dovadă de amabilitate şi profesionalism atunci când m-am aflat la sala de studiu a instituției care adăposteşte arhivele fostei Securități.

Aceeaşi recunoştință o datorez prinților Constantin şi Mihai Brâncoveanu, fiii aviatoarei Marina Ştirbey-Brâncoveanu.

Ioana Cacip, preşedintele Fundației Istorice Române, a susținut această carte cu un entuziasm care l-a depăşit pe al meu. Domniei sale îi datorez, printre altele, faptul că i-am cunoscut pe cei doi băieți ai prințesei Marina Ştirbey-Brâncoveanu. Informații valoroase am primit şi de la Viorica Oancea şi Radu Albu-Comănescu.

Prof. univ. dr. Valeriu Avram, dr. Aurel Pentelescu, Vasile Tudor şi Dan Antoniu sunt specialişti în istoria aviației ale căror cunoştințe mi-au fost foarte utile atunci când i-am consultat. În plus, mi-au pus la dispoziție o parte din

imaginile care apar în colița foto. De asemenea, m-au mai ajutat muzeografii Şerban Constantinescu (Muzeul Național de Istorie a României) Anca Ionescu şi Corneliu Andonie (ambii de la Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I").

Scriitorul şi filologul Mihai Petrescu şi fratele meu, ing. Cristian Turturică, au citit cu răbdare o parte a textului şi au făcut aprecieri pertinente.

Am mai fost ajutat cu fotografii şi documente de prietenii mei, Alexandru Armă, Claudiu Stumer şi Mihai Grecea.

Chiar dacă menționez la sfârşit Editura Militară, nu înseamnă că îi sunt mai puțin recunoscător. Ca de obicei, Adrian Pandea şi Marius Iorgulescu au citit manuscrisul şi mi-au făcut mie viața grea, pentru a-i fi cititorului mai uşor.

Tuturor, le mulțumesc!

ÎN LOC DE INTRODUCERE

„...vezi-ți domnişoară de şcoală, dacă eşti şcolăriță, sau de funcție, dacă eşti angajată pe undeva!"

O tânără tocmai a fost trimisă la plimbare... Cuvintele de mai sus aparțin unui bărbat politicos, dar cu şcoala vieții. Îngăduitor, dar exasperat. Şi, sincer, avea dreptate: femeile României interbelice merseseră prea departe cu emanciparea. Doreau, nici mai mult, nici mai puțin, să piloteze avioane sau să sară cu paraşuta. Să facă ceea ce doar unii bărbați – cei adevărați – îndrăzneau! Desigur, era o diferență, clară ca lumina zilei: *ei* erau curajoşi, *ele* doar inconştiente.

Dar *ele* aveau noroc. Venise secolul al XX-lea şi lumea nu mai era la degetul mic al purtătorilor de pantaloni. Aproape că nu mai exista domeniu în care femeile să nu-i concureze pe bărbați. Timid, în doze mici, când şi când agresiv, vulcanic. Printre avocați, arhitecți şi medici, printre scriitori şi jurnalişti, în sfera afacerilor sau în mediul sportiv, găseai din ce în ce mai multe purtătoare de rochii.

Poate că *ele* nu urmau decât o chemare venită din interior, dând frâu liber talentului şi ambiției. Dar, era război! Îngrădirile bărbaților alimentau frustrarea multor femei; reuşitele femeilor alimentau frustrarea multor bărbați. Şi

ei se întrebau: la urma urmei, ce doreau *ele* să demonstreze? Destul de mult! *Ele* erau egale cu *ei*, iar prin ignorarea acestui adevăr, timp de secole omenirea renunțase la jumătate din potențialul ei.

Înțelegea *el* acest lucru? Sau, dacă îl înțelegea, era dispus să-l accepte? Era neplăcut pentru cel care se formase într-o familie cu mame şi soții ținute în umbră să se vadă depăşit de o situație şi să-i permită unei femei să preia controlul. Să se bazeze pe *ea*, sau mai rău, s-o aibă şefă! Dumnezeule, când a apărut şi forma feminină a cuvântului *şef*?

Capitolul I

„ÇA VA, MADAME?"

Aviația românească a apărut pe la 1910-1911 prin mintea şi efortul a trei bărbați: Aurel Vlaicu, Mihail Cerkez şi George Valentin Bibescu. De numele fiecăruia se leagă, într-un fel sau altul, şi începuturile feminine ale zborului românesc.

Cei trei nu au colaborat pentru a crea – cu mijloacele modeste ale fiecăruia – ceva solid; dimpotrivă, s-au concurat. Faptul este explicabil: erau trei oameni încăpățânați şi fiecare şi-a dorit să fie *el* cel care avea întâietate în a-şi asigura puținii clienți interesați de locomoția aeriană, printre care se afla şi armata română.

La început, Aurel Vlaicu părea a fi marele câştigător. Sosise la Bucureşti în toamna anului 1909, venind de la Binținți, satul natal. Cu ajutorul lui Octavian Goga, devenit un poet respectat în Vechiul Regat, a fost primit în lumea bună. Avea calitățile pe care chiar şi clienții fideli ai cafenelelor le idealizau: era inteligent, harnic şi cinstit. În plus, era transilvănean. Destul de repede a obținut promisiunea guvernului că va fi sprijinit să realizeze un avion, pe banii şi în beneficiul Ministerului de Război. Urma să fie primul aparat de zbor construit în România.

Vlaicu şi echipa pe care şi-a format-o au muncit la aeroplan vreo şase luni. La începutul verii anului 1910 au început testele pe dealul Cotrocenilor. Chibiții, veniți în număr mare, s-au împărțit atunci în două tabere. Unii, pe

considerentul că românii nu pot crea lucruri sofisticate, jurau că avionul nu va zbura niciodată. Traian Vuia, care în martie 1906, lângă Paris, devenise primul european care zburase cu un avion creat de el – şi al treilea în lume, după cei doi fraţi Wright – era încă un necunoscut pentru bucureşteni... Alţii susţineau că aeroplanul lui Vlaicu va zbura, tocmai pentru că era românesc. Şi, pentru ca peisajul să fie complet, pe câmpul de încercări de la Cotroceni se învârtea pe post de arbitru un june inteligent de şaptesprezece ani care cerea o groază de informaţii şi căruia i se răspundea cu deferenţă: principele Carol, fiul lui Ferdinand, moştenitor al tronului regal.

La 17 iunie 1910 Aurel Vlaicu a zburat şi a intrat în istorie. Data a rămas memorabilă, fiind şi astăzi considerată ziua neoficială a aviaţiei române (în anii comunismului a fost, de fapt, ziua oficială). Altceva însă, legat de trecutul lui Vlaicu, este important pentru cartea de faţă. Sora lui, Valeria, zburase deja!

Se întâmpla cu un an în urmă, pe izlazul de lângă satul transilvănean Binţinţi, lipit de apa Mureşului. Aurel – căruia cei din familie îi spuneau *Orel* – avea douăzeci şi şapte de ani şi era inginer mecanic. Absolvise, în 1908, cursurile Universităţii Tehnice din München şi se angajase la uzina de automobile *Opel* din Rüsselsheim. Ar fi putut avea acolo o carieră strălucită, destul de repede remarcându-se prin câteva invenţii care au îmbunătăţit performanţele motoarelor[1]. Era însă obsedat de zbor şi era convins că îi poate concura, de la egal la egal, pe marii pionieri ai aviaţiei universale. Era un entuziast, dar îi lipsea pragmatismul. Pur şi simplu a pierdut din vedere faptul că tatăl său, Dumitru Vlaicu, se înglodase în datorii la o bancă din Orăştie pen-

[1] Valeriu Avram, *Drumul unui cuceritor al cerului. Inginerul aviator Aurel Vlaicu*, Editura SCRIB, Bucureşti, 2010, pp. 22-24.

tru ca fiul să-şi poată face studiile în străinătate. Speranţa bătrânului că *Orel* va achita creditul s-a năruit când el a venit acasă şi l-a anunţat că nu mai pleacă până când „nu va da gata maşina de zburat”[1].

Cu ajutorul lui Ion, fratele său, a meşterit un planor din lemn, lung de unsprezece metri. Bineînţeles, *pasărea* – cum îl numeau sătenii, în lipsa unui cuvânt mai sofisticat – a stârnit senzaţie. Plini de mândrie, fraţii Vlaicu au scos maşinăria la marginea satului pentru încercări, în văzul tuturor. Pentru a o ridica, era nevoie ca aceasta să prindă mai întâi viteză. Neavând motor, au legat-o cu funii şi mai mulţi tineri (mai târziu au apelat la cai) au început să alerge, trăgând-o după ei. A fost un succes, planorul ridicându-se la vreo douăzeci de metri. Iar Valeria, care avea vreo cinci ani, a asistat la aceste zboruri...

Mult mai târziu, când Valeria Vlaicu avea aproape şapte decenii, harnicul jurnalist şi autor de cărţi de aviaţie V. Firoiu a mers în satul ei şi a înregistrat pe bandă magnetică povestea:

> „...într-o zi am ajuns, plângând şi zbenguindu-mă, chiar lângă fratele meu, badea *Orel*, şi l-am rugat să mă lase să zbor şi eu. El m-a prins cu amândouă mâinile şi, înălţându-mă până la faţa sa, m-a sărutat şi m-a aşezat pe scăunelul din mijlocul trupului păsării [...] M-a legat fedeleş, să nu cad cumva, mi-a strâns băsmăluţa, înnodându-i capetele sub bărbie [...] Şi s-au pus pe alergat flăcăii, iar eu, zgâlţâită, m-am simţit de parcă m-aş fi aflat într-o luntre pe apa Mureşului. Pluteam. Jos îi vedeam pe ai mei mici, aşa cum nu-i mai văzusem niciodată până atunci! Eram pe deasupra pomilor şi mă legăna pasărea aceea, în fuga ei fără picioare, şi fără ca măcar să dea din aripile pe care le ţine întinse fără clintire... Apoi am văzut că se apropie iarba şi... gata, iar o zdruncinătură zdravănă şi m-am simţit trasă pe roţi...

[1] Ibidem, p. 26.

A venit în goană badea Orel şi m-a dezlegat, m-a sărutat şi m-a întrebat de mi-a fost frică cumva. Eu i-am răspuns că *de ce să-mi fi fost teamă?* Iar el, punându-mă din nou, m-a mai întrebat: *dar tu ce ai simţit, Valerică, acolo sus, în văzduh?*

– *D-apăi, m-a dăinat, bade Orele!*, i-am răspuns eu, râzând, că era bine... *Dar eu mai vreau, mai vreau sus, că-i bine acolo!*, am strigat.

Atunci s-a apropiat tata care, cu biciul în mână, a dat să-i lovească fie Ion, fie pe *Orel*, pe care apuca să-i nimerească, strigându-le de parcă-l aud şi acum: *Fugiţi, nebunilor, că-mi ucideţi copila!*"[1]

Aşadar, primul zbor al unei române – şi, posibil, primul zbor din lume al unui copil – s-a încheiat cu lovituri de bici. Pe bătrânul Dumitru prea puţin îl interesau statisticile. El era supărat că-şi vedea fiul şcolit îndeletnicindu-se cu lucruri pe care le considera neserioase. Peste câţiva ani însă, în septembrie 1913, după ce va fi asistat la înmormântarea lui Aurel la Bucureşti, aviatorii militari l-au invitat să zboare ca pasager cu unul dintre ei. A acceptat şi a fost impresionat de călătoria făcută pe cerul Capitalei. La aterizare, părintele, amărât, a murmurat: „Acum îl înţeleg pe Orel"[2].

De dragul adevărului trebuie spus că, de fapt, nu este sigur dacă Valeria este prima dintre române care a zburat. Nu ştim astăzi dacă nu cumva o făcuse vreo altă fiică a acestor locuri, în nacela unui balon. Baloanele – umplute cu aer cald sau cu hidrogen – apăruseră în Franţa prerevoluţionară şi franţuzoaicele se desprinseseră de la sol cu ajutorul lor încă din 1794[3].

---

[1] V. Firoiu, *Amazoanele cerului*, Editura Albatros, Bucureşti, 1980, pp. 49-50.

[2] Ibidem, p.51.

[3] La 20 mai 1794 nu mai puţin de patru femei, împreună cu doi bărbaţi, au urcat într-un balon captiv: Marchiza şi contesa de Montalembert, contesa de Podenas şi domnişoara de Lagarde.

În sfârşit, a mai fost şi Aurelia August. Ea era soția unuia dintre pionierii necunoscuți – dar mulți! – ai aeronauticii române. Soțul ei, Henri, a realizat un planor pe care l-a testat cu ajutorul unui automobil lângă Bucureşti în primăvara anului 1909. Planorul s-a desprins de pământ în timp ce Aurelia era la bord, dar nu se poate stabili dacă acest lucru s-a întâmplat înainte sau după ce Valeria Vlaicu a zburat.

Al doilea întemeietor al aviației române a fost avocatul bârlădean Mihail Cerkez. Ca şi Vlaicu, Cerkez a fost un lup singuratic. Umblase prin țările Apusului, cunoscuse noutățile progresului şi a decis că avionul poate fi o afacere de succes. Revenit în țară, a creat în noiembrie 1909 o societate comercială cu profil aeronautic la care deținea pachetul majoritar de acțiuni şi, cu gândul de a scoate bani frumoşi, s-a pus pe treabă. A dezvoltat în margine de Bucureşti, la Chitila, un complex care pentru acele vremuri era formidabil: teren de zbor, hangare, ateliere, clădiri administrative şi tribune pentru public. A creat astfel primul aerodrom românesc, prima şcoală de zbor, primul sediu al industriei aeronautice particulare şi primul loc de întâlnire al publicului amator de spectacol aerian. Destul de mult pentru cineva despre care astăzi nu-şi mai aminteşte nimeni...

Complexul de la Chitila a fost gata în primăvara anului 1910. Cerkez a adus un instructor, un mecanic şi mai multe avioane din Franța, toate având în comun fragilitatea. Dar, cu toată publicitatea făcută, clienții nu s-au înghesuit.

De altfel, a apărut concurența. Sâmbătă, 1 mai 1910, cu o lună şi jumătate înainte ca Aurel Vlaicu să realizeze primul său zbor, pe câmpia de la Cotroceni era gata de decolare un avion *Farman III* pilotat de Georges Osmont, pilot al Atelierelor Farman de la Châlons. Proprietarii acestuia, domnii G. Dumitriu şi C. Wisotszki, au făcut cunoscut fap-

tul că se vor organiza şi zboruri demonstrative cu pasageri. Bucureştenii s-au adunat în număr mare, dar norocoşi au fost doar trei: inginerul Wisotszki, principele Schönburg-Hartenstein, ambasadorul Austro-Ungariei la Bucureşti şi Yvonne Cămărăşescu, fiica lui Camille Blondel, ambasadorul Franței.

Cei trei pasageri au zburat pe rând, urcați în spatele postului de pilotaj. În centrul atenției a fost doamna Cămărăşescu, care a făcut două ture mai mari de zece kilometri fiecare. La coborârea din avion a fost luată cu asalt de prieteni şi de presă, iar impresiile ei au fost consemnate:

„M-am simțit atât de bine încât n-aş putea să lămuresc senzațiile mele. Am pornit cu inima strânsă de teama necunoscutului într-un mers lin şi repede. Deodată, mă uitai în jos şi văzui pământul la vreo zece metri sub noi. De atunci încolo prinsei curaj şi-mi dădui seama de lipsa pericolului. Nicio zguduitură, niciuna din înclinările ce publicul vede de jos. Pare că aparatul nu mişcă şi că pământul fuge de dedesubtul nostru. Mişcam încontinuu mâinile, căci degetele îmi îngheţaseră de frig.

– *Ça va, Madame?*, mă întrebă de două ori pilotul.

– *Mais, oui...* îi răspunsei eu.

Şi atunci trecu peste o turmă de oi, cât se putea mai aproape de dânsele, şi oile înspăimântate fugeau în dreapta şi în stânga, deschizând o cale liberă în fața noastră... Coborârea fu mai puțin plăcută. Din fericire, d. Osmont mă preveni la timp, spunându-mi să nu mă tem. Mi se păru că ne răsturnam cu fața înainte şi că partea dinapoi a aparatului se ridica în plan vertical. De trei ori se repetă această urâtă senzație, apoi mersul încetini şi începui să aud din nou zgomotul motorului.

Aterizaserăm! Cât timp am fost sus, n-am auzit decât o slabă şovăitură a elicei în spatele meu"[1].

Jean Cămărăşescu, soțul Yvonnei, urmărise zborul prin binoclu. Mare automobilist şi amator de senzații tari, vru-

[1] „Revista automobilă", nr. 53, 15 mai 1910, p. 83.

sese şi el să zboare cu Osmont dar, cum doar unul dintre ei putea fi pasager, a cedat insistenței soției. Şi, în timp ce ea plutea pe cerul Capitalei, Jean le-a dezvăluit unor ziarişti filosofia sa: „oricare ar fi tăria fizică a unei femei, totuşi va rămâne întotdeauna inferioară bărbatului din pricina unei sensibilități care o împiedică să-şi domine nervii"[1]. Invidie? Frustrare? Mentalitatea unei lumi masculine amenințate? Toate trei?

Inferioară sau nu bărbatului ei, Yvonne, româncă prin adopție, a devenit prima femeie care a zburat în România cu un avion (Aurelia August zburase în 1909 cu un planor). Şi tot ea a devenit prima dintre române care a zburat cu avionul într-un raid aerian, în septembrie 1910. Raidul s-a făcut tot cu un *Farman III*, la manşă fiind Molla, pilotul lui Cerkez. Aeroplanul a decolat de la Ploieşti şi, o jumătate de oră mai târziu, a aterizat la Chitila, după ce a parcurs cei 50 de kilometri la o înălțime de peste 500 de metri.

Pe lângă Cotroceni, unde s-a stabilit aviația militară, şi Chitila, unde Cerkez avea probleme financiare din ce în ce mai mari, din 1912 Bucureştiul s-a ales cu un al treilea aerodrom, la Băneasa. Instalațiile de aici erau patronate de Liga Națională Aeriană, înființată de principele George Valentin Bibescu. Terenurile de zbor, prin demonstrațiile aeriene care se organizau aici, au devenit un adevărat magnet pentru amatorii de cățărat în văzduh. Printre aceştia şi-au făcut loc şi câteva doamne şi domnişioare din înalta societate. Astfel, prin revistele epocii pot fi văzute o Mavrocordat sau o Racoviță zâmbind în fața unui aeroplan, potrivindu-şi casca de zbor pe cap ori aşteptând ca motorul să pună elicea în funcțiune. Victor Ioan Popa, într-o lucrare dedicată lui Aurel Vlaicu, o mai aminteşte şi

[1] Ibidem, p. 82.

pe actrița Maria Giurgea de la Teatrul Național[1]. Dar ele nu erau decât însoțitoarele unor piloți. În alte părți apăruseră primele aviatoare.

Élise Deroche, mult mai cunoscută cu numele de Reymonde de Laroche, a fost o franțuzoaică brunetă, înaltă şi elegantă, ruptă din lumea artei şi a modei pariziene. Sportul era pentru ea o patimă. Începuse prin a călări ponei în copilărie, iar în adolescență jucase tenis, făcuse patinaj şi ski. Au urmat bicicletele, motocicletele şi automobilele[2]. Pasul către aviație a părut firesc. În toamna anului 1909 ea a mers pe aerodromul de la Châlons şi a început lecțiile de zbor. Instructorul i-a spus ce să facă şi mai ales ce să evite. Pe atunci, zborul pentru brevetare presupunea doar rulajul, desprinderea de pământ, plutirea în linie dreaptă sau în cercuri largi şi aterizarea, recomandabil cât mai puțin abruptă. Acrobația aeriană a apărut mai târziu.

Primul ei zbor a avut loc la 22 octombrie 1909. A fost mai degrabă un salt, dar avea nevoie de astfel de exerciții pentru a se obişnui cu comenzile, pentru a căpăta reflexe şi încredere în ea. La urma urmei, şi bărbații făceau la fel...

A venit şi primul accident, la 4 ianuarie 1910. În acea zi de iarnă a decolat pe un vânt puternic, iar la aterizare a lovit cu partea din spate a avionului un copac şi s-a prăbuşit de la vreo 6-7 metri. Chiar dacă s-a ales cu clavicula ruptă şi cu alte contuzii, nu a avut timp pentru o însănătoşire completă. Ştia că alte patru fete luptau şi ele pentru titlul de „prima aviatoare a lumii" Dar Reymonde a reuşit! La

---

[1] Victor Ion Popa, *Maistoraşul Aurel, ucenicul lui Dumnezeu*, vol. 2, Fundația pentru Literatură şi Artă „Regele Carol II", Bucureşti, 1939, p. 465.

[2] Eileen F. Lebow, *Before Amalia. Women Pilots in the Early Days of Aviation*, Brassey's Inc., Washington D.C., 2003, p. 13.

8 martie 1910 Aeroclubul Franței a emis pe numele ei primul brevet de aviator acordat unei femei. Fata nu împlinise 24 de ani[1].

Până ca anul să se încheie, şi celelalte patru aspirante – Hélène Dutrieu, Marthe Niel, Marie Marvingt, Jeanne Herveux – şi-au câştigat aripile, iar realizările lor au avut răsunet în presa europeană. Nu doar motivația sportivă era comentată, ci mai ales cea socială. Aviația se născuse şi femeile demonstrau că erau egale cu bărbații, arătând acelaşi curaj, aceeaşi îndemânare, asumându-şi aceleaşi dificultăți şi riscuri.

Cum era de aşteptat, numărul femeilor din aviație a început să crească. Până la izbucnirea Primului Război Mondial alte voluntare au fost brevetate de Aeroclubul Franței. Printre ele, şi o româncă: Elena Caragiani.

Elena era născută la 13 mai 1887, într-o familie de aromâni, stabilită la Tecuci. Era fiică de medic şi licențiată în Drept. Călătoriile şi sportul au fost printre marile ei pasiuni. A vizitat Europa, nordul Africii şi China. În vremea când la Bucureşti apăreau primele avioane, Elena Caragiani începea să fie cunoscută ca o tânără îndrăgostită de echitație. De asemenea, a făcut şi jurnalism, fiind corespondent pentru ziarul „Epoca" în timpul celui de-al Doilea Război Balcanic[2].

În timpul acestui confict, care a avut loc în vara anului 1913, Bulgaria s-a aflat în război cu toți vecinii ei. Armata română a trecut Dunărea cu mai multe corpuri de infanterie (sprijinite de unități de cavalerie, artilerie şi geniu), dar, fapt istoric, şi cu câteva avioane care au îndeplinit misiuni de informații şi legătură. Rămâne de cercetat în ce

---

[1] Ibidem, pp. 13-14.

[2] Constantin C. Gheorghiu, *Îndrăgostitele aerului*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1984, p. 35.

măsură Elena Caragiani a interacționat cu aviatorii, dacă dorința ei de a deveni *pilotă* – cum se spunea în epocă – s-a născut atunci sau a fost mai veche.

În orice caz, revenită la Bucureşti, a mers la Şcoala de zbor a Ligii Naționale Aeriene de la Băneasa, unde a învățat să piloteze. Numai că în România i s-a refuzat dreptul de a se prezenta la examenul de brevetare, pe motiv că „era femeie"[1]. Până la urmă, brevetul şi l-a obținut, dar în Franța (avea numărul 1591/6 februarie 1914)[2].

Din Europa a mers pentru o vreme pe continentul american, unde se pare că a realizat o serie de „reportaje din avion". După intrarea României în Primul Război Mondial (august 1916), Elena Caragiani a încercat să se încadreze în aviația militară. Din nou, a fost refuzată. Armata era doar pentru bărbați, iar cazul soldatului (ulterior sublocotenentului) Ecaterina Teodoroiu a fost singura abatere de la regulă.

Sunt autori care vorbesc şi despre alte două aviatoare române brevetate în Franța în perioada premergătoare Primului Război Mondial, Stela Dima şi Elena Plagino[3]. Eileen F. Lebow, o cercetătoare care a studiat arhiva Aeroclubului Franței, autoritatea care acorda brevetul, nu o menționează pe domnişoara Dima. În schimb, despre Hélène de Plagino, brevetată la 4 iunie 1913, afirmă că era „fiica unui diplomat aflat în acel moment cu postul în Bucureşti"[4].

---

[1] Ibidem, p.36

[2] Eileen F. Lebow, *op. cit.*, pp. 54-55.

[3] George Costescu, *Începuturile aviației române*, Tipografia Presa, Bucureşti, 1944, p. 155; vezi şi Constantin C. Gheorghiu, *op. cit.*, pp. 37-38; V. Firoiu, *op. cit.*, p. 66.

[4] Eileen F. Lebow, *op. cit.*, p. 53.

Capitolul II

FOŞNET DE MĂTASE ALBĂ

În primăvara anului 1929 se stingea la Bucureşti Elena Caragiani (căsătorită între timp Stoenescu), prima aviatoare a României. Avea 42 de ani şi de mai mult timp plămânii ei erau afectați de o boală nemiloasă. Deşi trecuseră 15 ani de când ea îşi obținuse brevetul, nicio altă româncă nu îi călcase pe urme. Nici nu e de mirare, pentru că regulamentele şi mentalitatea erau cam aceleaşi. De altfel, următoarea care „a încercat marea cu degetul" a ales o rută ocolitoare...

Într-adevăr, istoria feminină a aviației noastre s-a înviorat pe la sfârşitul anilor '20, când românii au început să citească prin presă despre o „fată de la țară" care a devenit paraşutistă: Smaranda Brăescu. A venit pe lume la 21 mai 1897, într-o familie de plugari din satul Hănțeşti, comuna Buciumeni, în apropiere de Tecuci. Au fost nouă copii acasă, dintre care cinci fete. Fratele mai mare al mamei a fost un vestit haiduc din partea locului, Costache Dragoş, prins şi împuşcat de poteră[1].

În anii 1904-1909 a urmat cursurile primare la Vizureşti, satul natal neavând şcoală. Destinul şi-a pus amprenta asupra ei la Bârlad, unde s-a aflat din 1911 pentru cursurile secundare. Unul dintre primii aviatori ai României,

[1] Ana-Maria Sireteanu, Tudor Sireteanu, Studiu introductiv la *Jurnalul celebrei Smaranda Brăescu*, Editura Vremea, Bucureşti, 2010, pp. 24-25.

Gheorghe Negrescu, îşi aminteşte în cartea sa de memorii că, în mai 1912, când a realizat un raid de la Bucureşti la Bârlad, ea a văzut avionul zburând şi din acel moment – avea 15 ani – nu a visat altceva decât să devină *pilotă*[1]. Dar, pentru o vreme, s-a mulţumit să-şi termine studiile şi să devină învăţătoare suplinitoare în comuna natală.

Însă aviaţia românească era într-o continuă căutare şi dezvoltare şi, oarecum spre norocul Mândiţei – cum i se spunea în familie –, imediat după Primul Război Mondial, la Tecuci, a apărut o şcoală de zbor pentru cadrele militare. Într-un interviu pe care l-a acordat ziarului „Universul" în 1935 povesteşte cum, atunci când avea 26 de ani, a mers la aerodrom şi a făcut un prim zbor cu sublocotenentul Dumitru Naidenescu. Probabil că pilotul a rămas perplex când, la aterizare, fata i-a spus că „nu a simţit nimic deosebit"[2].

Alte detalii despre primele legături ale Smarandei cu aviaţia le-a oferit Ion Popescu *Oiţă*, într-un manuscris lăsat în 1990 Mariei Tarola-Sireteanu, nepoată a marii paraşutiste:

> „Era în toamna anului 1927, la şcoala de pilotaj din Tecuci, *Sorbona aviaţiei*, unde şi eu, odată cu majoritatea camarazilor sublocotenenţi [din promoţia] 1926 ne străduiam să obţinem mult râvnitul brevet de pilot militar. În holul din faţa cabinetului în care severul colonel aviator Enescu Athanase *Berbecu* tuna şi fulgera împotriva unor elevi piloţi care încălcau disciplina, îşi face apariţia o codană brunetă şi cârnă, cu aspect de modestă şi timidă şcolăriţă, raritate în interiorul cazon al unei unităţi militare, fie ea şi aviatică. Înarmată cu o recomandaţie scrisă din partea pic-

[1] Gheorghe Negrescu, *Din amintirile unui vechi aviator*, Editura Militară, 1977, p. 258.

[2] Ion Dragomir, *Un prânz copios, urmat de un salt în gol*, în „Universul", 1 noiembrie 1935.

torului Brăescu, binecunoscut în lumea vechilor aviatori încă din vremea Războiului de întregire a patriei, când acționa în cadrul aviației române (...) cerea insistent audiență la comandant"[1].

Pictorul Brăescu era fratele mai mare al Smarandei. Colonelul Enescu nu a luat în seamă recomandarea, spunându-i tinerei să meargă la Bucureşti, la „organele superioare" Episodul acesta, salvat în mod fericit şi făcut cunoscut de familia Sireteanu, este semnificativ: la mai bine de un deceniu şi jumătate de la primele brevetări ale femeilor ca aviatoare în Occident şi în Rusia, o româncă nu putea să obțină brevetul în țară! La originea acestui minus nu putea sta doar atitudinea rigidă a unor factori de decizie din mediul militar, unde unei femei îi era imposibil să acceadă (aşa erau regulamentele!), ci şi dezavantajul de a nu avea o rețea dezvoltată de şcoli civile de pilotaj. Iar Smarandei îi era dat să retrăiască ceea ce i se întâmplase, pe vremuri, Elenei Caragiani.

Nu se ştie cine i-a spus că „la Sèvres, lângă Paris, se află o manufactură de ceramică, alături de şcoala de piloți a uzinelor Breguet"[2]. A decis să studieze ceramica şi s-a înscris la Belle-Arte, gândind că un loc de muncă lângă acel aerodrom ar putea fi şansa ei! O altă socoteală pe care şi-a făcut-o a fost aceea de a obține brevetul de paraşutist, crezând că astfel era mai uşor să ajungă aviatoare. O doamnă, Elena Muscan, i-a împrumutat „pe cuvânt" 60 000 de lei şi astfel, în vara anului 1928, Smaranda era la Berlin, cumpărându-şi o paraşută de la fabrica Schröder (acordarea brevetului era condiționat de cumpărarea unei paraşute). Otto Heinecke, proiectantul paraşutei, a aşteptat-o la gară. Tot el a fost cel care i-a făcut instructajul. I-a explicat de ce

[1] Ana-Maria Sireteanu, Tudor Sireteanu, *op. cit.*, p. 31.
[2] Ion Dragomir, *Un prânz...*, în „Universul", 28 octombrie 1935.

şi cum trebuie pliată o paraşută, apoi i-a cerut să execute mişcările sub supravegherea sa. A luat-o prin surprindere când, la 5 iulie 1928, a informat-o că urmează să facă primul ei salt. După un prânz îmbelşugat, clătit cu şampanie, au mers la aerodromul Staaken, lângă Berlin. A avut o ezitare când i s-a cerut să dea în scris că, în caz de accident, nu ar fi ridicat pretenții. A semnat şi a fost aplaudată de toți cei prezenți[1].

Apoi, ea şi Heinecke s-au urcat într-un avion şi au decolat. De sus, Smaranda şi-a imaginat pământul ca pe o față de masă, pe care erau aşezate pachete de țigări – hangarele. A venit apoi momentul pe care îl aşteptase mai multe săptămâni, dar de care acum îi era teamă. Abia la al treilea *„Springen-Sie!"* al lui Heinecke şi-a făcut curaj şi s-a aruncat în gol; câteva secunde mai târziu a simțit cum i s-a deschis paraşuta din mătase albă[2]. România devenea a patra țară europeană care avea o paraşutistă, după Franța, Cehoslovacia şi Elveția.

Astfel, regiunea Tecuciului şi-a câştigat un loc de cinste în istoria aeronauticii noastre, pentru că de acolo au venit atât prima aviatoare – Elena Caragiani – cât şi prima paraşutistă.

Succesul Smarandei a fost, de fapt, o victorie personală. Pentru majoritatea românilor care au citit despre ea în presă, era doar o ființă ciudată, neînțeleasă. Prin 1935 ea a povestit jurnalistului Ion Dragomir cum, în satul ei, „fata lu' Brăescu, care de mică avea apucături rele, de băieți", a fost dezaprobată de săteni pentru că sărise „cu umbrela din *arioplan*"[3].

---

[1] *Avem şi noi paraşutista noastră!*, în „Aripa", 15 octombrie 1928, p. 2.

[2] Ion Dragomir, *Un prânz...*, în „Universul", 28 octombrie 1935.

[3] Idem, *„Plăcerile" meseriei de paraşutistă*, în „Universul", 30 octombrie 1935.

Revenită în țară, şi-a reluat încercările de a deveni aviatoare. A fost refuzată de mărimile din aviație pe motiv că țara „nu are avioane de izbelişte"; în plus, ei, aviatorii bătrâni, îşi aşteptau uneori cu lunile orele de zbor...

I-au rămas, pentru moment, salturile cu paraşuta. În 1929 a participat la spectacolele aeriene de la Braşov, Cluj şi Brăila. La Cluj, chiar înainte să atingă pământul, paraşuta i s-a agățat de crengile unui plop şi Smaranda a rămas suspendată o oră, înainte de a putea fi dată jos de cei care au venit s-o ajute. O spaimă şi mai mare a tras la Brăila, unde un curent de aer, întețit brusc, a început s-o împingă spre apa Dunării. S-a considerat foarte norocoasă când, la aterizare, a căzut pe mal, mai ales că nu ştia să înoate.

Anul 1930 i-a adus noi invitații. A sărit din avion la Iaşi, la Cernăuți şi la Oradea.

La 17 august 1930 se afla la Satu Mare pentru un alt spectacol aerian. Apropiații au văzut-o tristă, iar ea le-a spus: „Nu ştiu ce am, dar tare mă tem că astăzi o să mă culegeți cu fărașul"[1]. O premoniție? După ce paraşuta ei albă i s-a deschis, a început să bată un vânt puternic dinspre Răsărit:

„Aproape de pământ, la câteva sute de metri numai, o mână nevăzută prinde paraşuta şi începe să o împingă oblic, spre granița ungară. Acum nu mai este o cădere, ci o alunecare vertiginoasă, prin spațiu.

Se aud țipete de femei speriate, plânsete de copii, înjurături şi blesteme. Câteva mii de oameni îşi frâng mâinile, privind neputincioşi trupul Smarandei, pe care vântul hain o târăşte ca pe o jucărie. Este teribil să vezi pierzania unei ființe căreia nu-i poți veni în ajutor.

Câteva automobile au şi pornit de-alungul câmpului, în urmărirea paraşutei. Prea târziu. Smaranda Brăescu este izbită de

[1] Ibidem.

un copac, apoi zvârlită într-o margine de drum, cu oasele sfărâmate. Văzduhul, zeu capricios, îşi ucisese mireasa!"[1].

De fapt, Smaranda n-a murit... A fost găsită într-o stare critică şi dusă la spitalul din Satul Mare, unde a fost pusă în ghips de „doctorul Lüko, chirurg dibaci", cel care „i-a redat viaţa"[2].

A doua paraşutistă a României a fost Maria Mateşan. Smaranda Brăescu începuse să fie cunoscută când, prin 1929-1930, Maria a început să bată pe la uşile greilor din aviaţie pentru aprobări. Prin sălile bucureştene de cinema tocmai rulase un film cu Vilma Bánky[3], probabil *The Magic Flame*, considerat astăzi ca fiind pierdut. Era un film mut în care personajul feminin principal, artistă de circ, s-a aruncat cu paraşuta. Pelicula a electrizat-o pe Maria, deschizându-i o nouă lume. Imediat, fata a început să ceară audienţe şefilor din aviaţia civilă şi militară. Refuzurilor politicoase le-a răspuns cu insistenţă, iar ironiilor cu lacrimi; astfel, s-a pus singură în situaţia de a-i asculta pe amatorii de lungi şi prea puţin subtile teorii ale chibritului:

„Puţin ne-ar păsa de visurile d-tale, realizabile sau imposibile, dacă nu ne-ai veni pe cap toată ziua, să ni le înfăţişezi şi să ne ceri ajutorul, spre a le realiza prin noi! De ce suntem noi vinovaţi, ca să-ţi dăm concursul, şi apoi tot noi să avem neplăceri? Căci, să ştii dumneata, meseria de paraşutist e riscantă, riscantă la maximum, riscantă sută la sută, dacă vrei. Altceva e să te arunci cu paraşuta atunci când avionul te lasă şi nu mai poţi spera să ajungi cu el la pământ. Te încredinţezi singurului mijloc care ţi-a mai rămas: pânzei şi sforilor împachetate într-un sac, ce ţine

[1] Ibidem.

[2] Ibidem.

[3] Vilma Bánky (1901-1991) – actriţă americană de origine maghiară. A cunoscut gloria în anii '20 ai secolului trecut, jucând alături de Rudolph Valentino şi Ronald Colman.

loc colacului de salvare de pe vapor. Vreau să spun că în aceste condiții n-ai ce pierde.

Dar ştii dumneata ce înseamnă să te arunci pentru plăcerea de a te arunca, continuu, cu paraşuta? Ai scăpat odată, de două ori, mai încerci odată, încă odată şi încă odată... Ei bine, odată şi odată, din tânără, drăguță, vioaie cum eşti acum, vom fi siliți să strângem de pe un câmp o grămadă de material inform, să ne pară rău şi să te plângem!

Te rog mult chiar: vezi-ți, domnişoară, de şcoală, dacă eşti şcolăriță, sau de funcție, dacă eşti angajată pe undeva! Prețuieşte sfaturile mele şi cred că vei recunoaşte mai târziu, când te vei linişti, că numai spre binele dumitale am vorbit"[1].

Dar, rețeta este sigură: insistența şi plânsul sfâşietor al femeii înmoaie inimile bărbaților. Şefii de prin birouri s-au spălat pe mâini ca Pilat şi i-au permis să devină paraşutistă. La 14 septembrie 1930, Maria Mateşan a avut un prim salt, la Băneasa. A făcut o impresie atât de puternică încât în lunile următoare a fost invitată să participe, ca paraşutistă, la spectacole aeriene din marile oraşe ale Regatului României: Cluj, Chişinău, Craiova şi Turnu-Severin[2]. În următorii doi ani a mai participat la câteva *meetinguri* aero – la Braşov, Galați şi Buzău – apoi, informațiile despre ea dispar din presa aeronautică...

Probabil că accidentul pe care l-a suferit Smaranda Brăescu la 17 august 1930 ar fi făcut pe oricine să abandoneze paraşutismul. Alegându-se cu o dublă fractură de femur, cu alta la oasele bazinului şi cu două coaste rupte, a stat şase luni internată în spitalul din Satu Mare. La ieşire, a vizitat, şchiopătând, locul accidentului, apoi a mers la gară şi s-a urcat într-un tren care a plecat în direcția Berlin. Hotărâse să facă performanță în paraşutism şi a mers

[1] „România aeriană", iulie-august 1931, p. 12.

[2] Ibidem.

în capitala Germaniei pentru verificări şi unele modificări la paraşută în vederea încercărilor ulterioare de a doborî recorduri[1].

Întoarsă la Bucureşti, a cerut audienţă la generalul Lăzărescu, şeful Aeronauticii, şi a fost primită. A obţinut promisiunea de a fi sprijinită în visul ei de a face performanţă dar, odată ajunsă într-o unitate de aviaţie, s-a trezit refuzată de comandantul acesteia. Ar fi fost acum un alt moment în care o femeie mai puţin hotărâtă ar fi renunţat. Dar disperarea ei s-a schimbat în îndârjire şi, cu ajutorul colonelului Gheorghe Negrescu, a obţinut dreptul de a folosi un Potez XXV[2] al Centrului de Instrucţie al Aeronauticii. După ce a făcut mai multe zboruri de acomodare cu aerul rece al înălţimilor, a stabilit data saltului: 2 octombrie 1931.

În această zi, a decolat cu Potezul XXV, avându-l la manşă pe locotenentul Alexandru Papană. Era îmbrăcată într-un costum de piele, îmblănit, şi avea agăţat de ea barograful, instrumentul care înregistra înălţimea. Alte două avioane au decolat pentru a o însoţi. Dar, pe la 6 200 de metri, acestea au abandonat, unul acuzând probleme tehnice, celălalt – consumul mare de benzină. Smaranda a realizat că dacă sărea în acel moment ar fi doborât atât recordul naţional, dar şi pe cel mondial feminin, care era de 4 800 metri. Şi-a făcut curaj şi s-a desprins de avionul pilotat de Papană. Mai târziu, a povestit presei:

> „După câteva minute de coborâre, încep să fiu legănată de nişte groaznice balansuri, drumul mi se pare un chin... Nu fac nicio mişcare, de teamă să nu amplific oscilaţiile balansurilor, mă mulţumesc să-mi încleştez mâinile pe centura barografului, ca pe o preţioasă comoară. Aşa, cu braţele cramponate pe barograf,

[1] Ion Dragomir, „*Plăcerile*"..., în „Universul", 30 octombrie 1935.

[2] Avion biplan folosit de armata română pentru recunoaşteri aeriene şi pentru misiuni de bombardament.

am străbătut mai mult de 5 000 de metri, câzând din balansurile vânturilor în golurile ameţitoare de aer, prin care mă prăbuşeam fulgerător spre pământ, cu paraşuta pe jumătate închisă. Centura mă strângea dureros, paraşuta abia scăpată din golurile de aer, mă smucea crunt şi foşnetul mătăsii albe se amesteca în aer cu vibraţiile avionului, care îmi da târcoale. La câteva sute de metri de pământ mi-am adus aminte brusc de cele două avioane de escortă, pe care nu le mai zăream nicăieri; teama ca ele să nu se fi prăbuşit, amestecată cu spaima că smuciturile paraşutei îmi vor smulge centura barografului, m-au făcut să izbucnesc, prin văzduh, în plâns. Plângeam epuizată, privind ca prin vis linia de argint a Ialomiţei, care curgea în dreapta, şi luciul unei bălţi, în stânga. Pământul se apropia, zăresc silinţele ţăranilor ieşiţi la culesul porumbului... La 50 de metri de pământ am izbutit să fac o sforţare şi să-mi scot ochelarii. În clipa în care îmi aruncam din mână şi una din mănuşi, am căzut în lanul de porumb, peste care am avut vremea să văd poposind şi mătasea albă a paraşutei"[1].

Coborârea durase 21 de minute. A fost prima ei performanţă, dar şi primul record internaţional doborât de o româncă. A doua zi, regele Carol al II-lea i-a acordat Ordinul „Virtutea Aeronautică", clasa Crucea de Aur. Decoraţia i-a fost înmânată de fratele regelui, principele Nicolae, cu prilejul unei recepţii la Aero-Club[2].

Gestul făcut de Casa Regală a fost important: meritele i-au fost recunoscute şi acest lucru i-a dat curaj. Probabil că nu au fost mulţi surprinşi când a anunţat că intenţionează să doboare şi recordul absolut la saltul cu paraşuta, pe care îl deţinea un american care se aruncase din avion de la 6 450 de metri, cu doar 250 de metri mai sus de înălţimea de la care sărise Smaranda.

---

[1] Interviu acordat ziarului „Curentul", nr. din 5 octombrie 1931, p. 7.

[2] Ion Dragomir, *„Plăcerile"*..., în „Universul", 30 octombrie 1935.

Ideea ei a captat interesul opiniei publice. Ziarul „Universul" a anunțat că o sprijină, lansând o listă de subscripție. Cu banii care s-au strâns – şi cu o mie de dolari din partea Băncii Naționale a României – ea a părăsit țara la 14 decembrie 1931 şi s-a îndreptat spre Statele Unite. A ales să traverseze Atlanticul pentru că

> „America era atunci singura țară care comercializase aviația în toate domeniile. De-ai fi avut nevoie de un bombardier, de un elicopter, de un dirijabil sau de un balon stratosferic, plăteai, şi aparatul cerut ți se punea la dispoziție. [...] Şi apoi, mai este ceva. În America nu trecea săptămână de la Dumnezeu fără să fie linşați doi negri, să nu se construiască un *Building*, să nu se descopere o nouă stea de cinematograf şi să nu se bată un record"[1].

Prima oprire a făcut-o la Berlin, unde şi-a verificat paraşuta. Primirea care i s-a făcut a fost călduroasă, dar Smaranda era grăbită. A stat doar o zi, apoi a plecat spre Paris. Nici aici n-a rămas mai mult, dar – a notat cu un gust amar – „a fost prea deajuns ca să simt vitregia – se pare îndătinată – a personalului nostru de Legație de aici şi bruschețea personalului de serviciu. Trec peste toate neplăcerile îndurate, compătimind pe nefericiții ce vor fi având treburi mai dese şi mai importante decât am avut eu la Legațiunea noastră de pomină din Capitala lumei"[2].

La 19 decembrie, s-a îmbarcat la Cherbourg, în nordul Franței, pe translatlanticul *Leviathan*. Traversarea a durat patru zile şi cinci nopți. În această perioadă Smaranda a suferit de rău de mare, iar când în dimineața de Crăciun a ajuns la New York, a rămas uimită:

---

[1] Idem, *În drum spre țara recordurilor*, în „Universul", 1 noiembrie 1935.

[2] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar 260085, f.1.

„Pe punte au năvălit vameşii, agenţii prohibiţiei, poliţiştii. În urma lor venea un roi de fotografi şi reporteri. [...] Patruzeci de obiective fotografice îi pândeau orice mişcare, pe când declanşatoarele ţăcăneau fără întrerupere.

– *Zâmbiţi!... Nu zâmbiţi!... Plângeţi!... Închideţi un ochi!... Scoateţi limba!... Ridicaţi o mână!... Întorceţi-vă de profil!... Priviţi cerul cu o mină extaziată!... All right! Thank you!*

Dar reporterii... este de neînchipuit cantitatea de întrebări tâmpite pe care ştie să le născocească un reporter american în dorinţa de a obţine subiect pentru un articol senzaţional:

– *Vă place guma de mestecat?*

– *Ce credeţi despre divorţul dintre Mary Pickford*[1] *şi Douglas Fairbanks*[2]*?*

– *Iubiţi pisicile?*

– *E adevărat că în România există libertate deplină a presei?*

Şi alte asemenea nerozii... La care, în fapt, nu eşti obligat să răspunzi în mod precis. Căci, oricum ai întoarce-o, tot una e. Peste două ceasuri, ai să citeşti în toate ziarele americane titluri mari, pe şapte coloane: *Smaranda Brăescu nu iubeşte pisicile* sau viceversa"[3].

Acum, a aflat cât este de celebră! Obţinând recordul mondial feminin de înălţime la saltul cu paraşuta, pentru Smaranda Brăescu a început o perioadă de notorietate pe care nicio sportivă din România nu o va mai cunoaşte, până la Nadia Comăneci.

A răspuns cu tact la toate întrebările reporterilor aflaţi pe puntea transoceanicului, iar seara şi-a văzut fotografia în ziarele americane. În primele trei zile pe care le-a petrecut în Statele Unite s-a cazat la Hotelul Ritz, într-un apartament care îi fusese rezervat. A fost un pic mai mult

---

[1] Actriţă de la Holywood de origine canadiană, numită în epocă *America's Sweetheart*.

[2] Actor, scenarist şi producător american. A fost supranumit *The King of Hollywood*.

[3] Ion Dragomir, *În drum spre ţara recordurilor*, în „Universul", 1 noiembrie 1935.

decât şi-a dorit. Mobila i s-a părut atât de scumpă, încât o stingherea. Şi mai rău era când se afla în restaurantul de lux al hotelului. Consulului României la New York, venit s-o viziteze, i-a spus:

> „Păcat de cheltuială, Excelenţă! Hotelul ăsta nu-i de mine. Când mă duc să iau masa şi văd toată armata aceea de chelneri, obărchelneri, directori, subdirectori, picoli, superpicoli, numărându-mi bucăturile, nici nu mai am curajul să înghit sau vărs tot sosul din mâncare pe haine".[1]

Consulul i-a recomandat, în glumă, să nu mai comande mâncare cu sos.

La 28 decembrie, Smaranda a plecat la Washington, unde a întâmpinat Anul Nou, iar la 1 ianuarie 1932 a luat trenul spre Florida. A urcat în vagon îmbrăcată în haine de iarnă şi a coborât la Miami în rochie albă de vară. A mers acolo ştiind că în zilele de 7-9 ianuarie urmau să aibă loc festivităţi aeronautice şi a considerat că va găsi un avion cu care să decoleze pentru a doborî recordul mondial.

La Miami a fost invitată la banchete, recepţii, ceaiuri, unele oferite în cinstea ei. Cu legea care interzicea alcoolul încă în vigoare, s-au servit apă, limonadă şi lapte bătut. Apoi i s-a spus că nu poate sări cu paraşuta, pentru că nu vor avea avioane capabile să ajungă la înălţimi mari; de asemenea, nici de la înălţimi mici nu i se recomanda să sară, pentru că ar fi fost compromiţător pentru ea, posesoare a unui record.

Înciudată, nu a avut altceva de făcut decât să accepte situaţia şi să privească de jos spectacolul, care a fost cu ghinion pentru paraşutiste. Pe 8 ianuarie, una şi-a pierdut viaţa, iar alta a fost grav rănită. Paraşutele nu se deschiseseră...

---

[1] Ibidem.

Românca a început să-i suspecteze pe americani că încearcă să-i zădărnicească visul, în speranța că îşi vor păstra recordul. A realizat că, de fapt, persoanele joviale care-i vorbeau admirativ nu aşteaptau decât să-şi termine banii şi să plece acasă. Inițial, crezuse că nu vor fi invidioşi, pentru că – i se spusese – atunci când americanii pierd un record, inventează altul. Pentru a face economii, s-a cazat la un hotel „de mâna a treia"[1]. Toată luna ianuarie Smaranda a căutat un avion care s-o ridice la 7 000 de metri. Dar, când l-a găsit, delegatul Departamentului Aerului i-a spus:

> „Nu vă putem, totuşi, autoriza. Ca să vă scoborâți cu paraşuta de la o înălțime mare, trebuie să vă lansați deasupra unei câmpii vaste, prin care să vă putem urmări şi ajuta la nevoie. Ori, în Florida, câmpia e sălbatică, plină de şerpi veninoşi, de indieni şi alte lighioane... Ce ne facem noi dacă vă muşcă vreun şarpe? Ne sunteți atât de dragă şi prețioasă!"[2]

Consternată, apoi disperată, a cerut ajutorul Legației române de la Washington. A rămas cu un gust amar când a constatat că i se sugerează să meargă în Cuba sau în America de Sud, unde se putea presupune că era mai uşor de găsit un avion corespunzător. Apoi, a primit o telegramă care a anunțat-o că în California, la Sacramento, între San Francisco şi Munții Sierra Nevada, se află o câmpie care îndeplineşte toate condițiile. Nu trebuia decât să traverseze tot continentul, până pe coasta Pacificului[3].

A urmat o călătorie de 120 de ore cu trenul. Bineînțeles, era un tren care oferea toate condițiile: spații amenajate pentru dormit, pentru duşuri, pentru servit masa, saloane, bibliotecă... Adică, un mic palat pe roți. Cel mai

---

[1] Idem, *Când e teren, nu-s avioane*, în „Universul", 2 noiembrie 1935.
[2] Ibidem.
[3] Ibidem.

mult i-a plăcut ultimul vagon, care era o terasă mobilă, unde a petrecut mult timp fascinată de ceea ce-i oferea peisajul: păduri sălbatice, cu arbori imenşi culcaţi la pământ, poduri suspendate deasupra prăpăstiilor, zone deşertice cum nu mai văzuse vreodată. Iar spre sfârşitul călătoriei, în apropierea frontierei Mexicului, a văzut cum apare „un oraş modern, pe care nu te aşteptai să-l găseşti tocmai acolo, în pustietăţile acelea: El Paso" Indienii, „îmbrăcaţi în costume autentice de piei roşii", goneau călare spre tren şi ofereau amatorilor de suveniruri obiecte de argint sau mărgele lucrate artistic[1].

Când a ajuns la San Francisco, un consilier român de legaţie, care a aşteptat-o la gară, a dus-o direct la aerodromul Bye, de lângă orăşelul Alameda. Directorul şcolii locale de pilotaj a primit-o amabil şi i-a propus să facă un zbor. Smaranda a acceptat, fără să ia în calcul că era la capătul unei călătorii cu trenul de mai multe zile, iar trupul îi era slăbit. După ce avionul a urcat la 5 500 de metri, a venit imediat la aterizare. „În fundul carlingii, Smaranda Brăescu zăcea inertă, într-un lac de sânge care i se scurgea din urechi"[2].

A revenit la aerodrom după o odihnă de două săptămâni şi a început pregătirea prin a face mai multe zboruri de acomodare la înălţimi mari, purtând pe faţă o mască de oxigen. Între timp, lucrurile au început să se mişte şi la Departamentul Aerului de la Washington, care i-a stabilit comisia oficială pentru omologarea recordului. Din ea făceau parte inspectorul aeronauticii din California şi şeful Aero-Clubului din San Francisco.

---

[1] Idem, *O călătorie interesantă şi un accident neprevăzut*, în „Universul", 3 noiembrie 1935

[2] Ibidem.

Când, pe la începutul primăverii anului 1932, anunța că este pregătită de marea încercare, i se cerea să poarte pe piept o a doua paraşută, „pentru orice eventualitate" Având acum două paraşute (pe a ei, de fabricație germană, în spate, iar pe cea de fabricație americană, pe piept) şi purtând un costum îmblănit, de piele, a avut nevoie de trei oameni care s-o urce în aparatul de zbor.

Avionul a decolat. A zburat o oră, încercând fără succes să urce dincolo de 6 000 de metri. La aterizare, pilotul i-a spus că are nevoie de un compresor pentru motor.

„După o săptămână, Smaranda Brăescu porneşte din nou, cu avionul modificat, spre Sacramento. Şi revine, ca şi mai înainte:

– *Imposibil de urcat mai sus de 6 500 de metri. Trebuie să căutăm alt avion.*

– *Să căutăm...*

Seara, apăreau ediții speciale ale ziarelor: *Recordul saltului cu paraşuta a rămas tot al nostru. Încercarea Smarandei Brăescu a eşuat.*

În România, asemenea ediții ar fi fost cenzurate, să nu provocăm complicații diplomatice"[1].

Ar fi putut să sară de la 6 500 de metri şi ar fi depăşit cu 50 de metri recordul în vigoare, dar îşi dorea să-l urce dincolo de 7 000. Chiar dacă în SUA erau avioane capabile să ajungă la 8 000 de metri, nimeni nu vroia să-i închirieze unul. Abia după o lună de „cercetări, intervenții şi rugăminți", a reuşit să-l determine pe un proprietar al unui Cessna să accepte. La primul zbor cu acest avion, a atins 6 800 de metri, dar pilotul a adus rapid avionul la aterizare, motivând că i s-a terminat oxigenul din butelie. La a doua încercare, s-a terminat oxigenul din butelia Smarandei. Convinsă că este sabotată, a apelat la sprijinul şe-

[1] Ibidem.

fului comunității române din San Francisco, Ion Petrescu, spunându-i: *„După ce voi încărca eu, cu propria-mi mână, cele două butelii cu oxigen – a pilotului şi a mea – vei lua dumneata una şi eu alta şi le vom duce la avion. Apoi vom supraveghea aparatul, ambii, până în clipa decolării"*[1].

Avionul Cessna a decolat a treia oară, în prezența fotografilor:

„Smaranda Brăescu privea emoționată limba neagră a altimetrului, care indica regulat înălțimi tot mai mari: 6 000... 6 500... 6 800... 7 000...

O bucurie caldă năpădi sufletul Românceі. Dincolo de ferestrele de țiplă ale măştii de oxigen începură să se prelingă lacrimi mari, grele:

– *În sfârşit!* respiră ea uşurată.

Încet, îngreunată de mişcări din pricina costumului şi a paraşutei, se târî spre uşa avionului – care era scoasă din țâțâni – şi privi afară.

Oroare!

Jos nu se vedea câmpia Sacramento, ci vârfurile întretăiate de prăpăstii şi acoperite de zăpezile seculare ale Munților Sierra Nevada. Smaranda simți un fel de sfârşeală care-i împăienjenea ochii şi-i amețea creierul. Dacă nu s-au fi agățat de speteaza unui fotoliu, s-ar fi prăbuşit în gol.

Cu greu, îşi recăpătă calmul. Se uită la pilot. Ca orice brav american, numitul sugea liniştit dintr-o sticluță cu whisky, urlând un cântec [...].

– *Ce faci, nenorocitule?* îl zgâlțâi Smaranda.

Pilotul se întoarse, râzând fericit, cu gura până la urechi:

– *Vrei să tragi un gât? Whisky englezesc, mai bun decât oxigenul...*

Nici în ziua aceea Smaranda Brăescu n-a putut sări pentru record. Căci, până să vireze avionul spre Sacramento, s-a lăsat amurgul.

Jos, l-a mustrat pe pilot cu blândețe:

---

[1] Idem, *Vicisitudinile unui record în țara Unchiului Sam*, în „Universul", 4 noiembrie 1935.

– Nu ți-e rușine să-mi faci o asemenea ispravă? Ce-ai zice dacă te-aș denunța agenților prohibiției? Ce fel de camarad zburător ești dumneata?

Pilotul a lăsat nasul în jos, ca un copil [care a] greșit, bâiguind cuvinte de scuză:

– Îți jur că data viitoare..."[1]

Dar o altă încercare era sub semnul întrebării: Smaranda a rămas fără bani! Avusese de plătit chiria avionului, a barografului, oxigenul, benzina, uleiul... Singura speranță era comunitatea românească din San Francisco. A apelat la sprijinul lor și a primit un împrumut de o sută de dolari.

La 19 mai 1932 era din nou pe aerodromul Bye, de lângă Alameda. Venise, ca de obicei, însoțită de Ion Petrescu. În timp ce încărcau buteliile cu oxigen, au apărut ca din senin jurnaliștii, chemați de „oamenii lor" de pe aerodrom. Au întrebat-o, ironici, ce va mai face dacă iar se mai întâmplă *ceva*. Le-a răspuns că era ultima încercare, iar dacă nu ieșea bine, oricum s-ar fi aruncat, dar fără parașută. Firesc, jurnaliștii s-au repezit la telefoane și au contactat redacțiile, cerând ediții speciale: „Miss Brăescu bate recordul sau se sinucide!"

Smaranda a decolat pentru a șasea tentativă de a stabili un nou record mondial de înălțime la saltul cu parașuta. Avionul a urcat la 7 000 de metri, apoi a atins 7 100. Tot ce mai avea de făcut era să sară... Trei ani și jumătate mai târziu, ziaristul Ion Dragomir a intervievat-o îndelung și a descris cu talent adjudecarea recordului:

„Se uită în jos. Avionul plutea deasupra câmpiei Sacramento. Oxigenul năvălea în mască regulat, cu mirosul lui greoi de benzină arsă. Pilotul conduce liniștit avionul [...] 7 200, 7 300, 7 400, 7 500 metri.

---

[1] Ibidem.

În clipa aceea, pilotul se întoarse spre Smaranda cu figura congestionată, cu ochii holbați:

– *Not oxygen! Nu mai am oxigen. S-a terminat!*

Ca să-şi răscumpere greşeala din trecut, când se îmbătase, nenorocitul făcuse actul eroic de a zbura până la limita rezistenței plămânilor lui, deşi oxigenul i se isprăvise. Smaranda Brăescu îl văzu căscând gura mare – ca un om care se îneacă – apoi capul i se frânse pe piept... Leşinase!

Ce s-a petrecut în urmă, a fost fulgerător. Înainte ca avionul să fi început a coborî, paraşutista se sculă în picioare, deschizând larg robinetul de oxigen şi aspirând cu aviditate gazul dătător de viață. Avea, de acum, destulă provizie în plămâni. Scoase masca şi o lăsă lângă butelie. Se târî spre uşa deschisă a carlingii şi ieşi afară. Era sprintenă ca şi când n-ar fi purtat atâtea kilograme de încărcătură asupra-i. Hotărârea de a învinge îi însuşise puterile.

Puse un picior pe roata avionului, privi în jos şi-şi dete drumul. (..) Smaranda Brăescu nu căzu decât vro cinzeci de metri. Deşi la înălțimea aceea aerul era cât se poate de rar, paraşuta lui Heinecke se deschise îndată.

De acum începea coborârea. În primele clipe, Smaranda nu văzu nimic. Aerul din plămâni şi oxigenul cald, în contact cu atmosfera rece, produsese o pojghiță de gheață care [îi] întunecaseră ochelarii. Îi scoase cu o smucitură şi îi azvârli.

Privi în juru-i: sus, imensitatea albastră, rece, a cerului; jos, o pătură de nori, învăluind pământul ca într-un uriaş pansament de vată; la dreapta, la stânga, dinainte, dinapoi, nimic, absolut nimic.

Avionul nu se zărea nicăieri.

– *Nenorocitul, a căzut,* murmură Smaranda, *făcându-şi cruce... Dumnezeu să-l ierte.*

S-ar fi bucurat acum, dacă acest gând trist n-ar fi întunecat-o. Şi apoi, îi era atât de frig. Cu toată îmbrăcămintea-i îmblănită, îngheţase până în măduva oaselor.

Deodată, zări departe, ca nişte muşuroaie, Munții Sierra Nevada.

Intră într-o pătură de nori, groasă ca cea mai groasă ceață. Când ieşi dedesubt, zări fluviul Sacramento şi oglinda imensă a unui lac.

– *De n-aş cădea în apă!*

Vântul bătea într-acolo. Prin golurile de aer, paraşuta cădea bezmetică. Smaranda, la capătul ei, se răsucea ca o jucărie, pradă vârtejurilor şi balansului.

Iarăşi trecu printr-un strat de nori. Erau atât de deşi încât, uitându-se în sus, nu mai zări pânza paraşutei.

Când ieşi la lumină, se afla la mai puţin de opt sute de metri de pământ, exact deasupra lacului:

– *M-am curăţat! Dacă nu trec de lac, sunt pierdută.*

Desfăcu paraşuta americană, prinsă de piept, nădăjduind că, susţinută cu ambele paraşute, va pluti ceva mai mult în aer. Dar blestematul instrument, în loc să se deschidă învolt, căzu în jos, ca o zdreanţă, trăgând-o şi mai departe, înspre pământ. [...]

Dar un vânt binefăcător o împinse din spate. Peste câteva clipe, lacul rămase în urmă.

O aştepta altă piedică: nişte cabluri electrice de înaltă tensiune. În grabă, trase spre ea zdreanţa americană, o ghemui la piept [şi] trecu la doi metri deasupra cablurilor.

Jos se întindea un lan de secară.

Se aşternu pe pământ uşor, respiră odată adânc şi simţi că leşină.

Smaranda Brăescu bătuse recordul mondial de lansare cu paraşuta, sărind [de la] 24 000 de picioare, deasupra câmpiei Sacramento din California (USA)"[1].

Coborârea Smarandei a fost văzută de un fermier, care a venit imediat la ea. A găsit-o istovită şi a ajutat-o să-şi desfacă centurile celor două paraşute. Cu greu a reuşit să se menţină conştientă şi i-au trebuit câteva zeci de minute ca să-şi revină. Fermierul a aşteptat până când fata a reuşit să lege câteva cuvinte, apoi a transportat-o cu automobilul personal la fermă, de unde a telefonat celui mai apropiat aerodrom:

„– Alo, am găsit pe câmp o paraşutistă. Pretinde că a sărit de la 24 000 de picioare.

[1] Idem, *24.000 picioare deasupra câmpiei Sacramento*, în „Universul", 6 noiembrie 1935.

– OK, prin urmare, n-a murit!

– Nu.

– Noi am trimis două avioane în căutarea ei. Sosim îndată la fermă.

Cât ai fuma o țigară, întreaga Americă afla vestea. Telefonul, telegraful, radioul, edițiile speciale ale ziarelor nu au vorbit decât despre recordul bătut de Miss Brăescu"[1].

Cel care a presupus că Smaranda ar fi murit a fost pilotul avionului din care sărise paraşutista, după ce şi-a revenit din leşin când se afla în coborâre, pe la vreo 4 000 de metri. Realizând că fata nu mai era, a considerat că a fost, la un moment dat, aspirată din avion, probabil în stare de inconştienţă. Ajuns la aerodrom, le-a spus ce credea celor care aşteptau veşti de la ei. I-a rugat apoi să ceară şi altor aerodromuri să trimită avioane s-o caute; de asemenea, şi el a realimentat şi s-a pregătit să plece din nou. Chiar în acel moment s-a aflat că Smaranda este în viaţă, la o fermă. A decolat imediat şi

„o luă pe Smaranda Brăescu din mijlocul unei armate de piloți, ziarişti şi fotografi, – răsăriți nu se ştie de unde – şi o duse la San Francisco, unde o aşteptau membrii coloniei române, mulțimea, oficialitățile... Era gloria deplină"[2].

Oare?

---

[1] Idem, *O „record-woman" moare de foame!*, în „Universul", 7 noiembrie 1935.

[2] Ibidem.

Capitolul III

FLORILE AERODROMULUI

Iorga a spus cândva că familiile boiereşti au fost osia în jurul căreia s-a învârtit povestea neamului. Dar şi aviaţia are povestea ei, iar cugetarea lui Iorga i se potriveşte. Primul *sânge nobiliar* din „clubul" zburătorilor poate fi considerat George Valentin Bibescu, amintit deja. Mai înainte de el a fost un Bălăceanu-Stolnici, care, pe la 1890, a început să construiască machete zburătoare şi să corespondeze cu patriarhi ai aeronauticii universale: Otto Lilienthal, Clement Ader şi Octave Chanute...

Amintindu-şi de Elena Caragiani, revista *Aripa* din 1 aprilie 1930 scria că provenea din „aristocraţia fără pergamente aromânească. Vechimea spiţei se măsoară acolo doar după îndrăzneala încercărilor şi cerbicia în luptă" Un frumos epitaf, la un an de la decesul ei...

În timpul Războiului de Întregire, a luptat în aviaţie locotenentul Grigore Gafencu, viitor ministru de externe. S-a distins la Mărăşeşti şi a fost decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul", cea mai râvnită recompensă la care aspira un ofiţer român[1]. De asemenea, trebuie menţionat şi locotenentul Şerban Cantacuzino, din conducerea Corpului de Aviaţie.

Anii interbelici au adus aripi altor tineri şi tinere din familiile Ghica, Cantacuzino, Ştirbey, Şuţu (fandosit Soutzo),

---

[1] Vezi, pe larg, Valeriu Avram, *Zburătorii României Mari*, Editura Alpha MDN, Buzău, 2007, pp. 132-137.

Polizu-Micşuneşti, Brătianu... Este important de amintit că înaintaşii unora dintre ei ajunseseră domni în Moldova şi Ţara Românească, lăsând urmaşilor direcţi titlul de principi.

Al doilea aviator (după Şerban) dintre Cantacuzini pare să fi fost Mircea, fiul inginerului I.G. (Iancu) Cantacuzino, din ramura zisă Cantacuzino-Corneni, subramură a Cantacuzinilor de la Râfoveni, descinşi în a treia generaţie din Şerban Cantacuzino[1], voievod al Ţării Româneşti între 1678 şi 1688.

Iancu participase ca ofiţer genist la Războiul de Independenţă din 1877-1878, apoi s-a dedicat construcţiilor de căi ferate. A lucrat la linia Ploieşti–Sinaia–Predeal, apoi la cea care lega Buzăul de Mărăşeşti. Aceasta din urmă a fost prima dintre căile ferate proiectate şi finanţate exclusiv de către români[2].

Sfârşitul secolului al XIX-lea l-a prins pe inginerul Cantacuzino construind drum de fier pe Valea Oltului. Acolo şi-a ridicat casa, la ieşirea din Călimăneşti spre Cozia. Fiul său, Mircea, care s-a născut la 15 martie 1900, părea că îi va călca pe urme. A studiat la Charlottenburg, lângă Berlin, devenind inginer. Atras de aviaţie însă, şi-a obţinut brevetul în 1928. A adus din Germania, de la fabrica Klemm, un avion de mici dimensiuni şi a înfiinţat o şcoală de zbor. Viaţa i-a fost curmată înainte de a o vedea devenind faimoasă. Şi, nu puţin lucru, aceasta avea să fie şcoala care a brevetat, în anii '30 ai secolului trecut, cele mai multe femei.

Un prim accident, soldat cu fracturi ale oaselor de la picioare, a avut loc în 1928. Ispăşindu-şi spitalizarea, a re-

---

[1] Informaţia este primită de la domnul Radu Albu-Comănescu, istoric.

[2] Fenia Driva, *Prinţesa Ioana Cantacuzino la Călimăneşti*, Editura Silviana, Râmnicu Vâlcea, 2010, p. 17.

venit la manşă. Zilele i s-au sfârşit în urma celui de-al doilea accident, la 25 mai 1930. I-au rămas în urmă o soție, Ştefana, şi un fiu, Dan, de şase de ani.

Cea care i-a preluat afacerea aeronautică – pasiunea o avea deja – a fost sora lui, Ioana, mai mare cu cinci ani. Se născuse la 4 septembrie 1895, în comuna Islaz din județul Brăila (tatăl ei avea în zonă o fabrică de ciment). Mama ei, Maria Fălcoianu, avea 29 de ani şi nu era încă soția legitimă a lui Iancu[1]. Părinții Ioanei s-au căsătorit abia în iulie 1904, la Paris.

Prima pasiune a Ioanei au fost cărțile. La Arhivele Naționale din Vâlcea se găsesc însemnările ei din ultima parte a vieții. Povestindu-şi copilăria, pe care şi-a petrecut-o în casa de la Călimăneşti, face des referiri la lectură:

> „Cea mai mare pedeapsă care mi se dădea, fiind copil, era oprirea de a-mi ceti revistele. Mă văd, adică mă simt şi acuma, cu durerea în suflet, în fața dulapului din biuroul tatei, unde îmi zăceau închise şi cu banderola încă nedesfăcută *St. Nicolas*, *La Semaine de Suzette*, *La Dimanche Illustré* şi altele, de care nu mai îmi amintesc. Nu ştiu câți ani aveam, dar eram foarte mică, judecând după felul în care priveam dulapul şi biuroul tatei. Abia ajungeam cu nasul la tăblia la care cei mari scriau."[2]

Îi plăcea să primească în dar cărți şi le citea sub îndrumarea mamei. A rămas însă orfană de ambii părinți. Mama a murit când Ioana avea 12 ani, iar tatăl, înainte ca ea să împlinească 16 ani. Târziu, până la sfârşitul propriei vieți, consumat în sărăcie, singurătate şi boală, prințesa Ioana Cantacuzino a rămas cu obiceiul nostalgic de a răscoli prin biblioteca părinților, încercând astfel să-i simtă aproape.

---

[1] Arhivele Naționale Vâlcea, Fond *Ioana Cantacuzino*, Dosar 1, f. 1.
[2] Ibidem, Dosar 54, ff. 2-3.

Cu siguranță, şi aviația a fost o pasiune. A învățat să zboare chiar înainte de moartea lui Mircea (Miki, pentru apropiați) cu acelaşi instructor, Octav Oculeanu. Avionul şi l-a cumpărat din Germania şi apoi l-a adus singură în țară, în zbor[1]. Se întâmpla în 1929 şi, dacă cercetările ulterioare nu vor demonstra contrariul – surprize plăcute putând veni din partea Elenei Caragiani –, acesta ar putea fi primul raid aerian internațional al unei românce.

Avionul era tot un Klemm, ca al lui Miki. În primăvara anului 1930 se ştia despre ea că îşi făcuse un aerodrom „la moşie", unde avea şi un hangar în construcție. Pleca din Bucureşti de câteva ori pe săptămână, pe calea aerului, indiferent dacă vremea era rea sau bună. „Dacă vremea e rea, nu te poți duce cu maşina, dacă vremea e bună, este păcat să te duci cu maşina"[2]. După moartea lui Miki, a devenit proprietara şcolii pe care acesta o înființase la Băneasa. Şi-a susținut examenul de brevet şi a devenit astfel prima româncă brevetată în România. Prin natura tragică a lucrurilor, ea a fost şi prima româncă proprietar al unei şcoli de zbor (şi singura, până astăzi).

Politica a fost o altă pasiune a ei. Una costisitoare, plătită cu libertatea. Ca şi alții din neamul Cantacuzinilor a fost legionară. De altfel, generalul Cantacuzino *Grănicerul*, unul dintre apropiații lui Zelea Codreanu, îi era frate vitreg.

A fost căsătorită în două rânduri. Prima dată cu Grigore Carp, unul dintre copiii liderului conservator Petre P. Carp. Fiica lor – singurul copil al Ioanei – s-a născut la 6 februarie 1917, la Bucureşti[3]. S-a numit tot Ioana (mama şi fiica au devenit *Ioana Mare* şi *Ioana Mică* pentru apropiați).

---

[1] „Aripa", 1 aprilie 1930, p. 1.

[2] Ibidem.

[3] Fenia Driva, *op. cit.*, p. 53.

La naşterea fetei, Primul Război Mondial era la apogeu, iar Capitala României se afla sub ocupația germană. Deja Ioana Cantacuzino începuse în secret o relație amoroasă cu Aurel Persu, cunoscut astăzi pentru automobilul aerodinamic pe care l-a brevetat în 1924. După război, Ioana a divorțat şi a devenit soția lui Persu[1]. Prea multe date despre acest al doilea mariaj al viitoarei aviatoare nu sunt. În 1928 Aurel Persu era deja recăsătorit. Ce se întâmplase? Fenia Driva, biografa prințesei Ioana Cantacuzino, scrie că „Aurel, despre care Ioana ştia că a plecat pentru câteva zile din Bucureşti, s-a întors acasă seara având o informație că o va surprinde cu un bărbat. A doua zi, Ioana şi-a făcut bagajele şi a părăsit casa lui Persu".[2]

Chiar şi aşa, nu prințesa Cantacuzino a fost campioana bârfelor. „Statutul" acesta l-a „cucerit" o altă *pilotă*, Irina Burnaia. S-a scris în presă (şi au fost unii care au crezut) că Irina era rusoaică şi venea de pe tărâm siberian. În realitate, venea de la Ciurari. Mai la deal de Roşiorii de Vede, Teleorman.

Şi o chema, de fapt, Irina Cioc. A ales să se numească Burnaia mai târziu, şi noul nume i-a fost inspirat de ținutul natal, aflat la granița dintre Câmpiile Burnasului şi Găvanului-Burdea.

Acasă au fost patru frați – Dumitru, Irina, Pompiliu şi Maria – şi toți au făcut studii superioare. Irina era deja avocat, înscrisă în Baroul Ilfov, când în 1933 a devenit aviatoare. Dintr-o carte memorialistică pe care a publicat-o în 1937, ştim că totul a început cu un zbor de la Bucureşti la Constanța, în care ea era pasageră. Relatarea este una dintre cele mai colorate pe care le avem despre trăirile celor care primeau botezul aerului în România interbelică.

---

[1] Ibidem, pp. 51-52.

[2] Ibidem, p. 52.

Era 10 august 1933, o zi în care căldura a fost sufocantă. Irina a venit la Băneasa şi a urcat, însoţită de doi bărbaţi, într-un avion pe care urma să-l piloteze Petre Ivanovici, unul dintre cei mai cunoscuţi aviatori români. La decolare, pasagerii au împietrit. În presa vremii se scria mai mereu despre accidente de avion. De altfel, gândul catastrofei a însoţit-o permanent pe Irina în primul ei zbor:

„Sunt încredinţată că accidentul se va petrece dacă mă deplasez numai cu un centimetru, la stânga sau la dreapta. De aceea, mă înţepenesc cât mai bine în poziţie dreaptă. Mişc numai ochii, însă nu mult: din ceafa pilotului, până la celălalt. Cu timpul, efortul devine obositor, deoarece, fiindu-mi singura preocupare, încep să nu mai văd bine. În consecinţă, încordez privirea cât mai mult. Rezultatul rămâne negativ. În atitudinea de stană pe care o păstrez cu conştiinciozitate, a început să mă doară şi corpul. E nesuferit să continui astfel. Închid ochii şi ţin să mă conving că sunt pe pământ, că am ajuns, în sfârşit, la Constanţa...

Mă trezeşte brusc cineva, care îmi face semne disperate să-i împrumut batista. Mă simt şi eu rău. Îmi pun apă de colonie pe faţă. Pilotul caută să ne învioreze, oferindu-ne ţigări. Refuzăm net! De această dată, ochii îmi sunt din nou supuşi unui efort de mărire. Cum? E posibil să se fumeze într-un avion? Şi iată că el şi-a aprins una! Mă gândesc cu groază că vom deveni, din clipă în clipă, o masă de scrum. Pasagerul din dreapta îmi face semne din care rezultă că împărtăşeşte aceeaşi convingere. Probabil că pilotul înţelege mai bine emoţia decât nemulţumirea noastră, deoarece stinge ţigara. Şi, pentru a ne îndepărta cât mai mult din starea neplăcută în care ne situează cu firească experienţă, ne arată podul de la Cernavodă şi Dunărea, ce şerpuieşte leneş printre tufişuri de o rară frumuseţe. De acum, sunt mai liberă pe gesturi şi mă mişc cu mai multă încredere. În sfârşit aterizăm pe aerodromul de la Constanţa. Mă simt încântată de raidul ce l-am întreprins, deşi mai tot drumul nu am văzut nimic, sau aproape nimic, în afară de spatele celor doi din faţă"[1].

---

[1] Irina Burnaia, *Aripile mele. Memoriei lui Petre Ivanovici*, Editura ALMA, Craiova, 2011, pp. 14-15.

La masa de după zbor, unde istoviții pasageri au deschis vorba despre aventura prin care tocmai trecuseră, Ivanovici era cu gândul şi privirea la frumusețea fetei. Iar ea s-a declarat admiratoarea lui. Oarecum încurajat, dar „stăpânit de delicatețe şi sfiiciune", pilotul i-a mărturisit că este instructor la o şcoală de zbor, că i-au trecut prin mână sute de elevi şi că ar dori să ajute şi o femeie să obțină brevetul[1].

Lucrurile nu s-au legat imediat. Pentru o vreme, Irina a avut ezitări, ştiind că „acela care îndrăgeşte zborul se logodeşte cu moartea"[2]. A cerut şi părerea unor prieteni. I s-a răspuns cu „ironie şi dezaprobare", iar unul i-a recomandat chiar să se retragă la țară, până se va linişti. A aşteptat o lună, apoi s-a decis să-l revadă pe Ivanovici. Iar el „e atât de fericit că mă vede şi aproape se bucură mai mult decât mine când îi spun că m-am hotărât definitiv să urmez pilotajul. Mă sfătuieşte să mă înscriu la Şcoala «Inginer Mircea Cantacuzino», unde a şi aranjat să-mi fie instructor de zbor..."[3]

Au început cu vizita medicală, care se făcea pe aerodromul militar Pipera din nordul Capitalei, unde, în afară de aviația de luptă, se găsea şi Centrul Medical Aeronautic. Un medic „scund şi grăsuț", convins că dacă Ivanovici îi va fi instructor, țara va avea o aviatoare, i-a verificat cu atenție starea de sănătate, dar şi nervii, care la un aviator „nu trebuie să fie nici prea puțini, nici prea mulți"[4].

Înscrierea a făcut-o la sediul şcolii din Bucureşti, pe strada Roma, nr. 10. Aici i-a cunoscut pe Ioana Cantacuzino,

---

[1] Ibidem.
[2] Ibidem, p. 18.
[3] Ibidem, p. 19.
[4] Ibidem, p. 23.

proprietara, şi pe locotenentul Constantin Abeles, director şi instructor de zbor:

„În vreme ce mi se pregăteşte, pentru cererea de înscriere, o coală de hârtie, mă ocup cu examinarea celor două persoane. Pe figura bărbătească a doamnei poţi citi multă energie şi suferinţă. Totuşi, un zâmbet binevoitor îi atârnă, aproape tot timpul, în colţul gurii. Domnul locotenent e veşnic zâmbitor şi vorbeşte cu un simpatic accent moldovenensc.

Şi ca să pot avea ca instructor de zbor pe Ivanovici, trebuie scrisă o clauză în plus: adaug că accept să fiu radiată dacă, după patruzeci de duble-comenzi[1], nu am să parvin pentru a efectua zboruri singură la bord"[2].

Partea teoretică a primit-o sub formă de instrucţiuni, pe care Petre Ivanovici tocmai le scrisese cu sârg la maşină. De asemenea, tot el a dat dispoziţie să se instaleze un telefon la bordul avionului de şcoală, pentru a transmite eventualele corecţii în timpul lecţiilor practice.

În faţa avionului, un Klemm 35, Ivanovici radiază când îi explică Irinei despre comenzi, rolul manşei, al palonierului, coordonarea mişcărilor... Şi îi cere să ţină minte ceva la fel de important ca *Tatăl nostru*: „Dacă vreodată avionul nu te mai ascultă sau te afli în ceaţă şi nu mai vezi nimic, în sfârşit, în toate situaţiile critice [...] aduci comenzile la mijloc, reduci motorul şi pici!"

Apoi, decolarea... Irina n-a înţeles nimic din prima lecţie, nici măcar nu a sesizat că se aflase tot timpul deasupra aerodromului.

„Când avionul se înclină în viraj, mă prind de marginea carlingii cu o ultimă disperare, ridicând mâinile de pe comenzi.

---

[1] În acest caz, prin zbor în dublă-comandă se înţelege un zbor în care elevul este însoţit de instructor.

[2] Irina Burnaia, *op. cit.*, p. 24.

Ivanovici mă sfătuieşte necontenit să nu-mi fie teamă. Sunt cu adevărat în situaţia naufragiatului care se agaţă de un pai"[1].

Primul zbor în dublă-comandă a avut loc la 5 septembrie 1933. Peste o lună, în dimineaţa de 3 octombrie, instructorul i-a cerut să decoleze singură. Bineînţeles, nu o anunţase cu o zi înainte, altfel fata (sau orice alt elev aflat în locul ei) nu ar mai fi dormit toată noaptea.

De fapt, Ivanovici era grăbit. Peste nici trei săptămâni, el şi alţi cinci aviatori urmau să plece în primul mare raid african românesc[2]. După două zboruri pe care le-au făcut împreună, Irina a decolat singură la bord:

„Gazele au intrat în plin. Mâna se încleştează puternic pe manşa împinsă la refuz. Picioarele corectează, într-o pedalare îndrăcită, până şi cel mai mic derapaj. Trepidaţiile devin mai uşoare, semn că avionul a ridicat coada. Alerg cu viteza bolidului. Botul aparatului începe să coboare.

Acum a trecut şi sub linia – imaginară – de poziţie orizontală a avionului. Încep să încordez braţul. Sunt în aer. Singură! Sunt singură în aer!

Este în această frază un simţământ bizar de spaimă şi bucurie"[3].

Privind de sus pământul, a rămas fără respiraţie. Nemărginirea viu colorată de jos şi singurătatea, strivitoare pentru un neofit, de sus, au făcut-o să ceară îndurare Creatorului, promiţându-i că dacă o va ajuta pe ea, „o furnică", să se întoarcă pe pământ, nu îi va mai tulbura niciodată împărăţia înaltă cu zumzet de motor.

---

[1] Ibidem, p. 28.

[2] Vezi, pe larg, Constantin Ucrain, Dumitru Crăciun-Iaşi, *Raiduri aeriene româneşti*, Editura Junimea, Iaşi, 1988, pp. 155-171.

[3] Irina Burnaia, *op. cit.*, p. 32.

A venit apoi momentul să încerce aterizarea. A coborât şi – fără să-şi mai amintească exact cum – a ajuns cu bine pe aerodrom. Pe chipul lui Ivanovici, încordarea tocmai făcea loc calmului.

Seara, Irina a revenit la aerodrom şi a zburat din nou singură. Însă a greşit aterizarea şi a trântit avionul de sol. O roată a cedat şi Klemul a rămas culcat pe o aripă. Fata şi-a amintit abia atunci de promisiunea de a nu mai zbura pe care i-o făcuse, în zori, lui Dumnezeu. A început să plângă „de la *do* până la cea mai ridicată notă"[1]. Ivanovici i-a spus să înceteze:

> „– Te-am crezut mai deşteaptă! [...] Dumnezeu ne iubeşte pe noi, aviatorii. Între noi nu există ură sau invidie. Toată lumea ne cinsteşte. Până şi preotul – cred că te duci la biserică – se roagă pentru noi [...].
>
> – Dar atunci, pentru ce mor aviatorii?
>
> – Din pură şi simplă nepricepere. Unii nu ascultă ce-i învaţă instructorul, alţii n-au motorul pus la punct. Dar eu, de fiecare dată când îţi voi spune să zbori, îţi voi controla motorul..."[2]

Proba pentru brevet a dat-o la 26 octombrie 1933, când Ivanovici şi alţi cinci aviatori erau deja în Africa, în încercarea lor – nereuşită – de a ajunge la Cape Town. Aterizarea Irinei a fost impecabilă. S-a prezentat apoi la hangarul de pe Băneasa unde era adunată comisia, prezidată de directorul Aviaţiei Civile: „o strângere de mână reglementară, un zâmbet de circumstanţă şi un pahar de bere. Toţi cei din comisie îmi urează noroc. Acum sunt posesoarea unui brevet şi a doua aviatoare a ţării"[3].

---

[1] Ibidem, p. 37.
[2] Ibidem, pp. 37-38.
[3] Ibidem, p. 54.

În realitate era a patra, după Elena Caragiani, Ioana Cantacuzino şi... Smaranda Brăescu, care, după ce a devenit *recordwoman*, a rămas în SUA pentru a urma o şcoală de zbor.

Gloria Smarandei a fost diferită de ce îşi imaginase la 19 mai 1932, când şi-a însuşit recordul mondial absolut la saltul cu paraşuta. Primise atunci scrisori şi telegrame de felicitare din toate colţurile lumii. Avea timp să le răspundă, avea dorinţa, dar nu avea bani. Ultimii o sută de dolari fuseseră cheltuiţi pe zborul care i-a adus victoria. După cum scria ulterior Ion Dragomir în „Universul",

> „deţinătoarea recordului mondial se plimba prin străzile din San Francisco lihnită de foame. În vitrinele fotografilor, pozele ei se etalau la loc de cinste; nu le mai privea. Erau mai atrăgătoare vitrinele magazinelor de comestibile. Atunci se întorcea acasă ca să-şi ascundă mizeria de ochii tuturora..."[1]

Se încuia în camera sa şi nu-i venea să creadă în ce capcană se afla: prea săracă pentru a se putea mişca şi prea cunoscută pentru a cere ajutorul. Smaranda avea o obsesie mai mare decât aviaţia şi paraşutismul: conştiinţa că este româncă şi că nu trebuie să-şi facă ţara de râs, ceea ce, credea ea, s-ar fi întâmplat dacă făcea publică realitatea.

Lumea o fericea, crezând că s-a umplut de bani. Ce ţară nu şi-ar fi susţinut un asemenea sportiv? Şi culmea, erau destui necunoscuţi care apelau la ea, cerându-i să se implice în diverse acţiuni umanitare...

A aflat din presă că ziarul „Universul" a lansat o nouă listă de subscripţie. Stelian Popescu, directorul, intuise cam cum stăteau lucrurile. Mărimile patriei aveau pentru

---

[1] Ion Dragomir, *O „record-woman" moare de foame*, în „Universul", 7 noiembrie 1935.

ea doar laude. Majestatea Sa, regele Carol al II-lea, tocmai o decorase din nou. Cu prima Baretă a „Crucii de Aur" a Ordinului Național „Virtutea Aeronautică", pe care s-a şi grăbit să i-o trimită, prin legație.

La 25 iunie – trecuseră cinci săptămâni de la record – au sosit banii strânşi de „Universul" A luat trenul şi a plecat spre New York, unde a ajuns după un scurt popas la Cleveland şi unul la Detroit, unde a vizitat uzinele Ford.

La New York, a găsit o altă rezervă de bani. Şi-a permis, astfel, să urmeze cursurile de pilotaj ale şcolii Curtiss-Whright. Este timpul s-o spunem direct: Smaranda era un om fără ifose, dintr-o bucată, care îşi spunea păsurile fără menajamente şi fără a se încurca în detalii. Împărțea oamenii în buni şi răi cu o uşurință care i-a adus multe critici. Şi ceva – nu se ştie ce – a nemulțumit-o, intrând în conflict cu instructorii. Astfel, a părăsit prestigioasa şcoală Curtiss şi s-a înscris la alta, situată tot în zonă, la Roosevelt Field[1].

Presa din țară anunța că plănuieşte ca, după obținerea brevetului, să doboare recordul mondial de înălțime, deținut în acel moment de *Miss* Ruth Nichols, care se ridicase la 28 743 picioare (8 761 m), apoi să vină acasă traversând în zbor Atlanticul[2]. Poate că Smaranda chiar aşa a gândit, dar mai întâi trebuia să-şi *cumpere* un avion foarte bun. Iar banii nu-i găsea în America...

La 8 octombrie 1932 şi-a luat brevetul de pilot. A părăsit Statele Unite la 4 februarie 1933, nu înainte de un ultim banchet. În ajunul plecării, Asociația Femeilor Americane, prezidată de Lena Madison, a dat o petrecere de despărțire. De față a fost şi rivala, *Miss* Ruth Nichols, cea mai mare aviatoare a lumii în acel moment, pentru că deținea

[1] Ibidem.

[2] „România aeriană", iunie-iulie 1932, p. 14.

nu doar recordul mondial feminin de înălțime, pe care îl râvnea Smaranda, ci şi pe cele de viteză şi distanță.[1]

Aviatoarea noastră a părăsit SUA la bordul transatlanticului italian „Conte de Savoia" A debarcat la Genova, fiind aşteptată de consulul român, Tomelini, şi de jurnalişti, care,

> „în loc s-o hărțuiască, punându-i o serie de întrebări stupide, au ridicat brațele salutând-o frățeşte. Seara s-a dat în cinstea ei o recepție, la care au venit toți conții, viconții, marchizii, ducii, cavalerii şi alți nobili purtători de titluri din Genova şi împrejurimi. Şi toți făceau plecăciune în fața Smarandei, îi spuneau vorbe măgulitoare şi-i pupau mâna. Dacă în seara aceea ar fi avut năstruşnica idee să se spele pe mână şi să adune apa într-o sticlă, cu drept cuvânt ar fi putut numi lichidul acela *Extras de buze nobiliare*"[2].

După două zile, a ajuns la Roma, unde a fost găzduită la legația română. Italo Balbo, ministru al Aerului şi unul dintre apropiații lui Mussolini (cu un deceniu în urmă pusese umărul la organizarea celebrului *Marş asupra Romei*), a dorit s-o cunoască. A plăcut-o şi i-a pus la dispoziție un avion care a dus-o la Brindisi, de unde un hidroavion italian a dus-o la Istanbul, după o escală făcută la Atena. Din oraşul de pe Bosfor a plecat spre țară cu vaporul românesc „Principesa Maria" La Constanța – era 20 martie 1933 când a ajuns – banchetele s-au ținut lanț. Două zile mai târziu, un avion militar a aterizat, pilotul având ordinul de a o aduce la Bucureşti, pentru alte festivități.

Drumul spre Capitală era s-o coste viața.

---

[1] Ion Dragomir, *O „record-woman" moare de foame*, în „Universul", 7 noiembrie 1935.

[2] Ion Dragomir, *Încă un drum care a dus la Roma*, în „Universul", 8 noiembrie 1935.

„Am plecat joi [24 martie – n.a.], la trei fără douăzeci din Constanța, pe o vreme imposibilă. Viscolul se întețea pe măsură ce înaintam și după ce am trecut Dunărea n-am întâlnit decât o masă compactă de nori frământați de viscolire, care făcea zborul imposibil. Kilometri întregi am zburat la înălțimea stâlpilor de telegraf cu riscul din moment în moment să ne izbim de vreun copac sau de vreun acoperiș de casă nevăzut. Un act de prudență elementară a dictat aterizarea, care s-a făcut în cele mai reușite condițiuni.

Am aterizat în câmp deschis, lângă un biet cătun din Bărăgan: Cocargeaua Nouă, la 4 km de gara Jigălia. Am venit pe jos în sat și eu am fost găzduită peste noapte la preotul Voiculescu. Dimineața, viscolul era așa de groaznic încât niciun țăran nu s-a încumetat să ne ducă la gara Jigălia, mai ales că lupii își făcuseră simțită apariția din ajun. Abia după-amiază am putut pleca, înarmați cu arme de foc.

De la jumătatea drumului însă, caii orbiți de viscol n-au mai putut înainta. A trebuit să-i conducem de dârlogi o bună bucată de drum.

În gara Jigălia am răsuflat. Aci mă aștepta o primă și mișcătoare atenție: șeful stației, d. Faber Emilian și d. sublt. Peticilă de la depozitul armatei din Jigălia mi-au oferit grațios biletul de tren până la București.

– Îngăduie, domnișoară, să facem și noi măcar atât pentru aceea care și-a pus în joc viața pentru mândria țării"[1].

A intrat în Gara de Nord în seara aceleiași zile, după un drum în care trenul a fost la un pas să rămână înzăpezit. Duminică, 26 martie, pe la ora 5 după-amiaza, Smaranda a fost sărbătorită într-o ședință festivă la sediul ziarului „Universul", iar la ora 9 Aeroclubul Regal al României a dat o recepție în cinstea „celei mai vrednice dintre românce" Printre cei care au ținut cuvântări au fost Radu Irimescu, subsecretar de stat, comandorul Gheorghe Negrescu, cel care, cu peste două decenii în urmă, a trezit în ea pasiunea pentru zbor, iar mai târziu a ajutat-o să obțină primul ei

[1] „România aeriană", aprilie 1933, p. 4.

record, Stelian Popescu, directorul ziarului „Universul", Ortansa Satmari, din partea femeilor române, şi aviatoarea Ioana Cantacuzino[1].

Poetul Octavian Goga a propus-o pe Smaranda Brăescu pentru „Premiul de virtute Mavrogheni" (stabilit în amintirea domnitorului Nicolae Mavrogheni) care valora 70 000 lei. L-a pierdut. Câştigătoare a fost Artemiza Nicolau, o domnişoară funcţionar, care din salariul ei foarte modest întreţinea şapte orfani de război.[2]

Poate că Smaranda nu a fost foarte supărată, dar dezamăgirea trebuie s-o fi încercat. Dorea să-şi cumpere un avion şi avea nevoie de patru-cinci sute de mii. De fapt, îi trebuia doar jumătate din sumă, pentru că era în vigoare o lege care încuraja dezvoltarea aviaţiei civile: viitorul proprietar de avion trebuia să achite doar jumătate din preţ, iar statul român cealaltă jumătate.

Sigur, i s-a spus că lucrurile erau deja aranjate. Nu era ea cea care oferise ţării motive extraordinare de mândrie? Nu era ea singura româncă deţinătoare a unui record mondial? Pe unde mergea, parlamentari şi miniştri intrau în vorbă cu ea şi se întreceau în a-i face promisiuni. Ascultându-i,

> „Smaranda se topea de bucurie. Dar, când se duse pe la ministere să ceară realizarea solemnelor făgăduieli, se izbi de acel zid care înfrânge avânturile tuturor celor modeşti: grosolănia uşierilor, impertinenţa şefilor de cabinet.
>
> Dacă ar fi fost o curtezană savant fardată, duhnind a parfum şi a drăgălaşă tâmpenie, sau un traficant puchios şi înfipt, sau un politician cu conştiinţa la mezat, Smaranda Brăescu ar fi răzbit peste tot."[3]

---

[1] Ibidem.

[2] Ibidem, iunie-iulie 1933, pp. 13-14.

[3] Ion Dragomir, *Labirintul făgăduielilor deşarte*, în „Universul", 9 noiembrie 1935.

Motive pentru aceste tergiversări se găseau. I se spunea că miniştrii erau *momentan* ocupaţi, fiind presaţi de proiecte urgente, de legi, de comisii...

A încercat, în acelaşi timp, şi pe la uşi mai mici. Directori de pe la diverse societăţi s-au trezit cu cererile ei, scrise pe hârtie ieftină:

„Subsemnata SMARANDA BRĂESCU, pilot-aviatoare, cu onoare viu a vă ruga să binevoiţi a-mi aproba suma ce veţi binevoi a crede de cuviinţă pentru cumpărarea unui avion de mare raid pus la dispoziţia mea, cu care voi încerca să aduc şi pe această cale noi glorii Ţării noastre.

Cu profund respect,

Smaranda Brăescu"[1]

În cazurile dintre cele mai fericite i se spunea „să mai aştepte" Iar Smaranda, care toată viaţa a avut un suflet de copil, a fost cuprinsă de disperare. Şi disperarea ei a crescut... şi a crescut... până când a decis să se călugărească! Şi să plece în Africa sau în Asia ca o simplă misionară. Înainte de a o face, a mai trimis o scrisoare lui Stelian Popescu, în care şi-a descris zbuciumul. Directorul „Universului" nu a avut reţineri în a publica conţinutul (un gest premeditat al celor doi?) şi a stârni „un văl de ruşine pe obrazul multora". Acum, în sfârşit, au venit banii: Banca Naţională i-a aprobat 150 000 de lei, Primăria Capitalei, alţi 150 000, Ministerul de Finanţe i-a acordat 100 000... Au fost şi iniţiative particulare: angajaţii societăţii „Distribuţia", care deţinea reţeaua naţională de benzinării, au adunat 5 000 de lei.

La 15 decembrie 1934, toţi banii erau adunaţi la Banca Naţională, iar Subsecretariatul de Stat al Aerului (S.S.A.) i-a aprobat cererea de a-i plăti jumătate din cost. Era, în

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 260085, f.15.

sfârşit, la un pas de a-şi cumpăra un avion de turism „bun, ieftin şi cu rază mare de acţiune"; s-a hotărât pentru Miles Hawk, un produs al unei firme din Anglia[1].

A plecat spre Londra fericită, doar pentru a da de alte amânări şi necazuri. Ajunsă la firma producătoare, „Philips and Powis", aflată pe aerodromul Reading, a plătit pe loc avansul de 50%. Când avionul a fost gata, au sosit din ţară şi restul banilor, trimişi de S.S.A.

Până aici, lucrurile au mers bine. Numai că avionul i-a fost oferit imediat ce a ieşit de pe linia de fabricaţie, fără probe. Bineînţeles, Smaranda l-a refuzat. Morocănos, directorul firmei a cerut să se facă testele, apoi i-a pus sub ochi nota de plată pentru ulei şi benzină. Smaranda l-a ironizat – unde se mai pomenise ca o fabrică să ceară clienţilor să plătească probele? – şi a achitat factura. La urma urmei, tot ce-şi dorea era să plece, la manşa avionului pe care l-a şi botezat: *Aurel Vlaicu*.

Spre uluirea ei, s-a amestecat şi reprezentantul diplomatic al României la Londra, şi nu în favoarea Smarandei. Nu este prea clar în baza cărui drept, dar a pus sechestru pe avion. Proprietara a luat trenul spre capitala engleză şi s-a înfăţişat la uşa şefului de legaţie. Iar diplomatul a urlat la ea să înveţe să zboare... şi a dat-o afară din birou.

Ieşind, Smaranda Brăescu a dedus că, de fapt, Powis, patronul şi directorul firmei care-i fabricase avionul, era în spatele întregii afaceri. S-a înapoiat la fabrică, unde locuia într-o cameră dintr-o zonă amenajată în acest scop, şi şi-a evaluat situaţia. Ca să plece, avea nevoie de hârtiile avionului, pe care le păstra Powis. Şi de *Carnetul de passage*, paşaportul aerian al aviatorului. Care era tot la Powis. Şi de suficient carburant. Pe care tot Powis i-l aproba...

---

[1] Ion Dragomir, *Labirintul făgăduielilor deşarte*, în „Universul", 9 noiembrie 1935.

Iar directorul fabricii găsea o plăcere deosebită în a-i cere să zboare pentru a mai căpăta experiență. Este greu de găsit un răspuns obiectiv, în lipsa mai multor surse, care să lămurească atitudinea lui. Din *Jurnalul* Smarandei Brăescu rezultă că era un misogin, dar sunt toate şansele ca acesta să fie doar o parte din adevăr. În orice caz, Smaranda a decis să *fure* avionul cu prima ocazie şi să vină în țară![1]

Pe aerodromul fabricii de la Reading, românca se afla sub supravegherea a doi instructori, care îi permiteau să zboare, dar îi drămuiau carburantul. Întâmplarea a făcut ca, la 4 august 1935, unul să se rănească într-un accident, iar al doilea să se prăbuşească cu avionul şi să fie carbonizat. Tragedia a făcut-o să constate că, la urma urmei, nu mai avea cine să-i limiteze benzina din rezervor. Sub pretextul că doreşte să zboare la Croydon, care era un mare aeroport al Londrei, a cerut şi a primit hârtiile avionului (prezentarea lor era obligatorie la destinație). Nu însă şi *Carnet*-ul *de passage*, pentru obținerea căruia nu avea argumente. S-a lipsit de el şi, în ziua de 21 august, a decolat, furându-şi propriul avion.

În noaptea dinaintea fugii nu a putut dormi. A desenat pe hârtie de calc o hartă a Canalului Mânecii, cu detaliile coastelor Angliei şi Franței, apoi a numărat minutele până în zori. Dimineața, a pornit motorul, a ridicat avionul şi s-a îndreptat spre Londra, de unde a pus cap-compas Franța. Văzând malul francez, a decis să aterizeze la Dieppe, gândindu-se că dacă ar ajunge la Paris ar putea avea necazuri cu legația românească.

„Câțiva piloți şi mecanici, răsăriți de prin hangare, vin spre ea.
– Ce-i cu dumneavoastră?

---

[1] Ion Dragomir, *Povestea unor englezi ipocriți şi a unor diplomați răi*, în „Universul", 10 noiembrie 1935.

– Viu de la Reading.

– Aveți hârtiile avionului şi carnet de pasaj?

– Hârtii am; carnet de pasaj, nu... Acest avion a fost furat, deşi este al meu. Să vă explic.

Smaranda explică. Şi franțujii se tăvălesc de râs [...]

– L-ai şterpelit de sub nasul lor! Hahaha! Eşti o fată inimoasă... Bravo! Bine le-ai făcut! A, *les mufles*!

Les mufles! Sfântă şi cu neputință de tradus expresie..."[1]

Vama din Dieppe i-a aplicat o amendă de 500 franci pentru că nu a putut prezenta *Carnetul*. Cum nu mai avea decât 5 şilingi, amenda a fost plătită cu plăcere de preşedintele şi secretarul aeroclubului local, care apoi au invitat-o să le fie oaspete până la sosirea documentelor din Anglia[2].

N-a uitat să-l informeze pe Powis, prin două telegrame, că se află la Dieppe şi că aşteaptă acolo carnetul pentru a-şi putea continua călătoria. Englezul a lăsat-o să aştepte... Îngrijorată şi fără bani, Smaranda şi-a călcat pe inimă şi a decis să ceară ajutorul Legației române din capitala Franței. Iar diplomații români au intervenit pe la diverse autorități aeronautice şi i-au obținut dreptul de a survola teritoriile străine în drumul ei spre țară.

Pentru *Carnet de passage*, fără de care nu putea pleca la drum, existau variante de rezervă. Cea mai la îndemână era ca Aeroclubul Franței să-i elibereze unul nou. Dar francezii susțineau, pe bună dreptate, că nu era *fair-play* să facă acest lucru, câtă vreme şi românii aveau aeroclub la Bucureşti. Însă pe Andrei Popovici, secretarul Aeroclubului Regal Român, nu-l interesau dorințele Smarandei

---

[1] Ion Dragomir, *Smaranda fură propriul ei avion*, în „Universul", 11 noiembrie 1935.

[2] Ibidem.

Brăescu, atât timp cât nu era capabilă să plătească taxele pentru eliberarea documentului. Şi tot aşa...

Nervii aviatoarei erau întinşi la maxim. Până şi frumosul Oraş al Luminilor o dezgusta: „nicio rânduială cu barăcile lor de scânduri, fac piața pe toate străzile şi e tare murdar, e şi scump, multe femei dezmățate şi inculte, iar majoritatea bărbaților îți fac impresia unor vagabonzi"[1].

Dacă Andrei Popovici, fost comandant al aviatorilor militari români şi francezi pe frontul de la Mărăşeşti, nu a vrut – sau nu a putut – s-o ajute, salvarea a venit din partea unui subordonat din 1917 al acestuia: Ermil Gheorghiu (viitor comandant al aeronauticii militare române în bătălia Stalingradului). Acum, în 1935, Gheorghiu era ataşat aero al României în capitala Franței şi avea gradul de locotenent-colonel. El a fost cel care, la sfârşitul lunii septembrie, a intervenit la Aeroclubul Franței. Delicata situație s-a rezolvat la 2 octombrie, prin invitarea Smarandei la Aeroclubul francez, acordarea statutului de membră a acestuia şi a *Carnetului*. În seara aceleiaşi zile, ea a notat satisfăcută şi un pic răutăcioasă în jurnal: „am fost foarte bine primită de funcționarele Aeroclubului, care sunt foarte pricepute. Acest Aeroclub este o mare instituție, poate cinzeci [de] funcționari, nu ca la noi, un funcționar şi nici el n-are de lucru, plus de asta, este şi rău, şi necioplit"[2].

A decolat spre casă în dimineața zilei de 6 octombrie de pe Le Bourget, după ce şi-a alimentat avionul cu combustibil oferit gratuit de reprezentanța Creditului Minier de la Paris. Prima destinație era Nancy. Vremea era capricioasă. Rafalele de ploaie o biciuiau iar norii erau atât de joşi încât de câteva ori a fost obligată să intre în ei, altfel risca să se

---

[1] *Jurnalul celebrei Smaranda Brăescu* (ediție îngrijită de Ana Maria Sireteanu şi Tudor Sireteanu), Editura Vremea, Bucureşti, 2010, p. 111.

[2] Ibidem, p. 118.

lovească de vreun deal. Aşa că s-a rătăcit! A aterizat lângă Toul pe un aerodrom militar. Câţiva rezervişti au venit s-o ajute să-şi scoată avionul care se înfundase în noroi, după care i-au spus că nu are voie să plece până nu vine poliţia să-i avizeze decolarea. Acestea erau măsurile standard care se luau pentru toţi cei care aterizau fără autorizaţie pe aerodromurile militare din Franţa.

„Poliţia nu mai venea, pierdusem răbdarea, toţi soldaţii erau lângă mine, unii făceau glume – cum sunt toţi francezii. Pe la ora 2,30 p.m. a venit un poliţist, pe la 3,15 a venit un altul – care mi-au cerut toate actele – luând în scris toate fleacurile, după brevete, după paşaport – nu actele avionului. În sfârşit, pe la ora 4 au fost gata, însă n-am putut să plec, căci trebuia să vină un inspector de la Nancy, care a ajuns pe la 4 şi 10 minute. Acesta, foarte sever, parcă aş fi fost o spioană, îmi punea întrebări idioate şi nu lăsa să se apropie nimeni de mine – cu toate că veniseră un pilot de la linia civilă Nancy şi doi membri ai Aeroclubului, tot de la Nancy.

Din nou au fost controlate toate şi a scris şi el acelaşi lucru – ba mi-a făcut şi controlul bagajelor – unde, natural, n-a găsit nimic din ce căutau ei. Soldaţii erau furioşi şi membrii Aeroclubului, cu pilotul, se revoltaseră de prostia poliţiei..."[1]

A fost un moment tensionat, iar Smaranda Brăescu s-a temut că va fi martora unei încăierări între soldaţi şi poliţişti. Dar nu s-a ajuns acolo, iar româncei i s-a spus că poate să decoleze. Ceea ce a şi făcut, aterizând la lăsarea întunericului pe aerodromul Nancy, unde a fost bine primită. A doua zi dimineaţă a decolat spre Strasbourg, unde a ajuns după trei sferturi de oră.

Era ultima oprire în Franţa. Urma Germania, care, de mai bine de doi ani şi jumătate era condusă de Adolf Hitler. Smaranda Brăescu fusese avertizată încă de la Paris

[1] Ibidem, p. 120.

că ar fi fost bine să evite aterizările forțate în zonele sensibile, de exemplu, cele militare. Nu era cazul să se pună cu paranoia naziştilor... Iar ea văzuse cum o suspectaseră francezii pe aerodromul militar (de rezervă, totuşi) Toul, darămite dincolo de Rin, unde Hitler ajunsese la putere urlând că țara sa este victima unei conspirații!

În momentul în care a ajuns deasupra Germaniei, norii i-au întunecat orizontul. Iar sub ea, munți...

„M-am coborât pe valea dintre Munții Pădurea Neagră, care este renumită ca periculoasă pentru aviatori. Pe munți nu mai puteam să mă urc, căci benzina era pe terminate. Mergeam *la ralanti* şi norii erau groşi şi deşi. Pe nori nu-mi permiteam să mă hazardez. Am crezut că benzina îmi ajunge, dar sforțările la care a fost supus avionul pe aerodromul de la Toul şi înconjururile pe care le-am făcut din cauza timpului rău mi-au mâncat benzina.

Cu câtă groază am văzut că voi rămâne fără benzină şi nu voi avea un loc de aterizat! Am rămas în dreptul oraşului Reutlingen care este situat pe valea dintre [Munții] Pădurea Neagră. Nimic, niciun câmp pentru aterizat. Am luat direcția Stuttgart – nimic! Am trecut peste Stuttgart, mă uitam cu groază că la un moment dat, tot voi rămâne fără un pic de benzină şi atunci gata catastrofa! Eram hotărâtă să-l pun pe orice loc potrivit, dar toate arătau mici – şi numai obstacole.

Deodată zăresc înaintea mea nişte cazarme şi un câmp. Mă îndrept către acest loc şi unde văd că este un mare loc pe care făceau instrucție soldați şi cazărmi de o parte. Trec pe deasupra lor la o sută de metri. Mă îndrept cu mare atenție să văd cum este locul, unde este accidentat şi cum aş putea să pun avionul [pe sol].

Soldații sunt împrăştiați pe grupuri – mitraliere şi semnalizări [transmisiuni – n.a.]. Mai trec odată [pe] deasupra lor, ca să-i fac să înțeleagă că vin pentru aterizat şi să-mi lase locul liber – partea care era mai liberă, partea care era mai bună, căci erau şi şanțuri, şi pante, şi gropi.

Vin la aterizat, însă, când mă apropii văd cu groază că niciunul dintre soldați nu se mişcă – şi nimic clintit de la locul lui.

Nu mai puteam să mă urc [...] şi atunci am şerpuit printre ei, mitraliere şi semnalizări, fără să ating nimic – ceea ce n-a fost decât minunea lui Dumnezeu! – avionul l-am aşezat pe pământ, mergând când pe un şanţ, când pe altul, până s-a oprit pe o pantă. Am întors avionul către grupurile de soldaţi şi cu groază am văzut pe unde am aterizat. Am privit crucifixul şi i-am mulţumit lui Dumnezeu".[1]

Câţiva ofiţeri şi soldaţi germani au venit în fugă la avion. Dacă Smaranda se aştepta la ce-i mai rău, cu siguranţă a rămas uimită de ce a urmat... Când au văzut că au de-a face cu o femeie, ofiţerii s-au bucurat şi au anunţat-o că sunt la dispoziţia ei. Au invitat-o la *cazinoul* lor (în fapt, un club al ofiţerilor) şi i-au oferit o masă. Ca fata să nu piardă timpul, comandantul unităţii a telefonat la vamă şi la poliţie pentru a grăbi formalităţile, iar reprezentanţii acestor instituţii au sosit şi au încheiat actele necesare cât de repede au putut. În plus, nemţii i-au oferit cincizeci de litri de benzină pentru a putea ajunge la München, care era următoarea etapă.

Se înserase însă. Comandantul german i-a spus că i-a plătit o cameră la un hotel din vecinătate; în ceea ce privea avionul, putea să stea liniştită, patru soldaţi îi asigurau paza. Smaranda Brăescu a mers la hotel, dar – după cum mărturiseşte – era prea agitată pentru a putea dormi.

În dimineaţa următoare, comandantul german a venit la hotel şi împreună s-au întors la unitate. Totuşi, vremea nu i-a permis să decoleze decât în a doua parte a zilei:

„M-am despărţit cu părere de rău de ofiţeri, am luat masa împreună cu ei toţi – mâncau aceeaşi mâncare ca şi soldaţii – o supă foarte bună şi mâncare de carne foarte bună şi macaroane, însă nu bune ca cele italiene. La începutul mesei s-a servit câte

[1] Ibidem, pp. 124-125.

un pahar de cel mai bun coniac închinat în sănătatea mea, iar eu l-am închinat pentru prosperitatea Germaniei.

S-au făcut foarte multe fotografii şi m-au rugat ca să le trimit la fiecare, dacă pot, câte o carte poştală şi o fotografie mare, ca să o pună în Cazinoul lor. Mi-au dat flori şi mi-au urat voiaj bun şi să nu-i uit repede"[1].

În sfârşit, supărările acestei lungi călătorii – trecuseră aproape zece luni de când plecase din România în Anglia! – se terminaseră. La 8 octombrie se afla la München, iar în ziua următoare la Viena. Şi în marele oraş bavarez, şi în capitala Austriei a fost bine primită, iar reprezentanţele Creditului Minier i-au plătit combustibilul. Se simţea deja foarte obosită şi acest ajutor a scutit-o de coşmarul altor întârzieri.

La 10 octombrie a intrat în ţară. Vroia să facă prima oprire la Timişoara, dar i-a fost atât de sete încât a aterizat pe primul aerodrom care i-a ieşit în cale: Arad. Iar în dosarul ei de urmărire pe care i-l deschisese Siguranţa (dosar care era încă foarte subţire) s-a mai adăugat o filă:

Comisarul de Serviciu 10 octombrie 1935

NOTA TELEFONICĂ nr. 16564

Inspectoratul Regional de Poliţie Timişoara
către
Direcţiunea Generală a Poliţiei

Raportăm că astăzi la ora 17.30 a aterizat la Aeroportul Arad d-ra Smaranda Brăescu, venind din Franţa cu avionul propriu.

Mâine 11 cor. [curent – n.a.] va continua călătoria spre Bucureşti.

Inspector de Poliţie – Porumb[2]

---

[1] Ibidem, p. 127.

[2] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 260085, f. 2.

Să trecem peste sosirea ei la Bucureşti şi peste primirea entuziastă pe care i-au făcut-o aviatorii şi jurnaliştii de la „Universul" Strângeri de mâini, cuvinte frumoase, flori etc. Poate mai important este faptul că, în 1935, anul pe care Smaranda Brăescu îl petrecuse departe de țară, alte cinci române deveniseră aviatoare: Florica Delescu, Valeria Ionescu, Felicia Bădiliță, Marina Ştirbey şi Mariana Drăgescu[1].

Date disponibile există mai ales despre ultimele două. Marina Ştirbey este cea de-a doua prințesă a aviației române (după Ioana Cantacuzino). La momentul brevetării, avea 23 de ani. Se născuse la Viena, la 19 martie 1912 (la noi în țară era însă 6 martie, după vechiul calendar)[2]. Era fiica politicianului conservator George Ştirbey (1883-1917), care a construit frumoasa reşedință de la Dărmăneşti, județul Bacău, în preajma izbucnirii Primului Război Mondial. Moşia aceasta îi aparținea prin căsătoria cu Elisabeta Băleanu (1885-1953), cu care a avut cele două fete: Alexandra şi Marina.

La un moment dat, cam prin 1924, inginerul George I. Duca a petrecut câteva zile încântătoare la Dărmăneşti şi a pus pe hârtie atmosfera de aici:

> „Proprietatea aparținea Lysbethei Ştirbey, născută Băleanu, văduva fratelui mai mic al prințului Barbu şi mama a două încântătoare fete, Sanda şi Marina. Mama fetelor era o femeie de o placidă frumusețe, grăsună, distinsă, calmă şi cu un surâs trist, care era fermecător, bună şi iubitoare, avea totuşi o voință organizată, ce o ajuta să pună cu toată liniştea dorințele ei în aplicare.
>
> Sanda, fata mai mare, era de-o rece şi lentă distincțiune. Intelectuală şi reținută, îi plăceau arta şi genealogia, despre care

[1] „România aeriană", octombrie-noiembrie 1943, p. 17.

[2] Informație primită de la domnul Radu Albu-Comănescu.

ştia să discute cu tâlc chiar la vârsta de 16 ani. Iar pe sora ei mai mică o caracterizam criptic drept un drac şi jumătate, delicioasă, deşteaptă, o adevărată poamă. Cât despre instalaţiunea familiei, o socoteam, după Mogoşoaia Bibeştilor, cea mai rafinată pe care să o fi întâlnit până atuncea. Cu mobile stil, o bibliotecă pe care o invidiam şi o atmosferă generală de mare rafinament. Cu parchete lustruite, tavanele decorate cu ipsos, mânerele uşilor din bronz şi decoraţiunile de lemn închis. Înconjurată de Munţii Ciucului, în faţa piscului Nemirei, parcul admirabil întreţinut îşi întindea pajiştile verzi mărginite de pomi mereu aşezaţi, bazine de apă şi mase de flori alternând în cadrul unei bine calculate armonii. Vederea asupra grădinilor făcea din acest colţ o adevărată oază. Rude şi prieteni se perindau în frumoase încăperi decorate cu gust şi confort – Ghiculeşti, Cantacuzini, Floreşti, Micleşti"[1].

Apropierea Marinei de aviaţie pare să fie consecinţa pasiunii ei pentru sport, iar iniţierea ei în tainele zborului le aflăm din presă. Un articol din „România aeriană" de pe la sfârşitul anului 1943 povesteşte despre o grupă de şapte elevi-piloţi înscrişi la Şcoala de zbor „Mircea Cantacuzino" în 1935. Printre ei erau Marina Ştirbey, Mariana Drăgescu, principele Constantin Şuţu şi Ionel Fernic, astăzi mai degrabă cunoscut ca unul dintre cei mai valoroşi compozitori din Micul Paris.

Instructor era Constantin *Coty* Abeles, care avea la dispoziţie un singur avion: „docilul" Messerschmitt Me-23b, cu un motor de 100 CP şi înmatriculat YR-ADX. A făcut un tur de pistă, apoi le-a cerut părerea elevilor[2]. Cum făcea de obicei...

Săptămânile au trecut şi Marina a învăţat să-şi stăpânească nervii şi mişcările bruşte, specifice începătorilor. A

[1] Simina Stan, *Conacul familiei George Ştribey de la Dărmăneşti*, în „Jurnalul Naţional", 25 iulie 2009.

[2] „România aeriană", octombrie-noiembrie 1943, p. 17.

obținut brevetul râvnit – şi zările i s-au deschis. Împreună cu ruda ei mai în vârstă, principele George Valentin Bibescu, a făcut primele zboruri dincolo de granițe: Anglia, Franța şi Africa de Nord[1].

Este acum momentul să ne amintim de cel pe care mulți l-au considerat cel mai bun aviator al României regale: Constantin *Bâzu* Cantacuzino. Pe scurt, a fost un acrobat ca nimeni altul! Şi a fost cel care a învățat-o pe Marina Ştirbey, verişoara sa, să facă acrobație aeriană.

Bâzu stârnise senzație printre aviatori în primăvara anului 1934, atunci când s-a căsătorit a doua oară. Reuşise să atragă atenția nu numai prin faptul că se însura cu cumnata, ci şi prin modul în care a plecat spre Botoşani, unde urma să aibă loc nunta. În zorii zilei de 26 aprilie, şapte prieteni, toți posesori ai brevetului de pilot, s-au întâlnit la Băneasa. Şi-au strâns mâinile şi fiecare s-a îndreptat spre avionul personal. Motoarele au început să huruie, elicele au început să se învârtă, aparatele de zbor au început să ruleze, apoi au decolat către nordul Moldovei. Alaiul era format din Bâzu, care tocmai îşi cumpărase primul avion, un Fleet, Ioana Cantacuzino, Ion Cociaşu, un oarecare domn Pulief (toți trei erau la bordul unor avioane Klemm), locotenentul *Coty* Abeles (cu Messerschmittul pe care îşi instruia elevii), şi încă doi bărbați, cu un alt tip de avioane... „Şi totul ar fi mers de minune dacă unul din avioane nu ar fi avut o pană, care să producă un mic accident la aterizare, fără nicio urmare pentru echipaj"[2].

După ce Marina Ştirbey a devenit aviatoare, *Bâzu* a luat-o cu el la mai multe spectacole aeriene. În anii interbelici, fiecare oraş – şi chiar târg – care se respecta organiza astfel de evenimente pe vreun izlaz din apropiere. Mulți

---

[1] CNSAS, Fond I, Dosar nr. 262090, f. 5.

[2] „ARPA", mai 1934, p. 9.

dintre orgolioşii ziarişti din presa locală sau centrală erau adevărați cunoscători ai acrobației aeriene şi apreciau cu realism valoarea exercițiilor prezentate de aviatori, fiind nemiloşi cu nepricepuții şi mărinimoşi cu maeştrii.

Un articol din „Universul" descrie amănunțit participarea Marinei şi a lui *Bâzu* la un *meeting* aerian din Oltenia. Se întâmpla la jumătatea lunii noiembrie 1935, la Râmnicu Vâlcea. Publicul a fost numeros, iar dintre personalitățile locale au fost prezenți prefectul, doi deputați, comandantul garnizoanei şi preşedintele tribunalului local. „*Bâzu* a început programul făcând un tur al aerodromului înclinat pe un plan, la câțiva metri deasupra spectatorilor. A trecut apoi la loopinguri, vrie, loopinguri inversate, zbor pe spate şi aterizări spectaculoase. Marina Ştirbey a făcut, de asemenea, câteva acrobații reuşite, repurtând un frumos succes. Seara, aviatorii bucureşteni au luat parte la recepția organizată în cinstea lor în casele deputatului V. Arjeoceanu, unde au şi fost găzduiți"[1].

Atunci tunci când, într-o zi caldă a anului 1935, *Coty* Abeles a făcut prima demonstrație în fața celor şapte elevi începători de la Băneasa, a remarcat că una dintre fete nu-şi putea stăpâni entuziasmul. Era Mariana Drăgescu. Fata avea cam aceeaşi vârstă cu Marina Ştirbey. De fapt, ea încă nu împlinise 23 de ani, fiind născută la 7 septembrie 1912, la Craiova. Mai târziu, în anii '50, când Securitatea a ținut-o sub observație, i-a încropit Marianei următorul portret telegrafic:

> „S-a afirmat în cercurile burgheziei în primul rând ca aviatoare şi apoi ca aşa-zisă *femeie de lume*. Sus-numita este fiica lui Horia, n. la 4.IX.1882, în Constanța, fost ofițer în armată cu gradul de locotenent-colonel. A fost pensionat în anul 1937,

[1] „Universul", 15 noiembrie 1935, p. 5.

în prezent este desenator autorizat la Editura de Stat (Universul). Nu a posedat şi nu posedă avere. Este căsătorit cu Aneta, născută NENOVICI (NENOVEANU?) la 9.XII.1883 în comuna Mârşani, Dolj. Susnumita are un frate, Drăgescu Dan, fost ofiţer, născut la 10.I.1919 la Craiova."[1]

A doua jumătate a anilor treizeci au adus aripi şi altor tinere române. În 1936, încă două aviatoare au fost brevetate pe avioane de turism la Şcoala de zbor „Mircea Cantacuzino": Nadia Russo şi Virginia Duţescu. În acel an, activitatea şcolii al cărei proprietar era Ioana Cantacuzino a fost remarcabilă: au fost acordate 35 de brevete pentru piloţi gradul II, 36 pentru gradul I, au fost realizate 2 124 de ore de zbor în 17 382 de zboruri, fiind parcurşi pe avioanele şcolii 61 627 de kilometri[2].

În revista „Cerul nostru" din 23 septembrie 1937 apare fotografia unei tinere, Zoe Pastia, despre care aflăm că era proaspăt brevetată la o şcoală de zbor A.R.P.A. În numărul din 7 octombrie 1937 al aceluiaşi săptămânal, găsim informaţii şi fotografia domnişoarei Lilla Vilmann, brevetată ca pilot de planor în Germania, unde a obţinut şi „Medalia de argint pentru performanţe speciale", care consacra definitiv un pilot ca as al planorismului. Era a zecea femeie din lume care o deţinea. Pentru a o obţine zburase 50 de kilometri în cinci ore, la peste 1 500 de metri deasupra punctului de plecare.

O altă veste din Germania a venit în anul următor. Tot „Cerul nostru" (numărul din 8 iulie 1938) anunţa că doamna Victoria Pokol, dactilografă la Legaţia română din Frankfurt pe Main, „a obţinut brevetul de pilot acrobat

---

[1] CNSAS, Fond *R*, Dosar nr. 019502, f. 31.

[2] „România aeriană", mai 1937, p. 15.

german, în urma examenelor trecute cu succes la şcoala de perfecţionare de zbor din Berlin – Rangsdorf"

Sâmbătă, 25 iunie 1938, a avut loc un botez mai puţin obişnuit. Loc al desfăşurării fericitului eveniment: Aeroportul Băneasa. Mamă: Nadia Russo. Copil: avionul ei, un Bücker-Jungmann. Era prezent şi naşul, în persoana inginerului Nicolae Caranfil, fost ministru. În sfârşit, de faţă a fost şi un preot, cât se poate de autentic şi de potrivit: părintele Popescu Lahovary, confesorul aviaţiei[1].

Dincolo de aparenţa unei anecdote, acest eveniment are o semnificaţie! Cu greu ni-l putem imagina având loc pe la 1913, când Elena Caragiani încerca zadarnic să devină aviatoare în România. Însă acum, la sfârşitul celui de-al patrulea deceniu al secolului al XX-lea, aviaţia nu mai era o taină pentru române.

[1] „Cerul nostru", 1 iulie 1938, p. 1.

Capitolul IV

PESTE MĂRI ŞI ŢĂRI...

Virginia Duţescu a devenit aviatoare în 1936. După cum ne anunţă încă din primele rânduri ale unor amintiri publicate în presa aeronautică interbelică, prietenii o numeau pe atunci *Floarea câmpului*, fata având o vădită pasiune pentru natură[1].

S-a născut în Gorj, la Cărbuneşti (azi Târgu Cărbuneşti), la 28 septembrie 1908. Părinţii ei se numeau Ion şi Ecaterina. Prima ei alegere a fost teatrul. În anii 1924-1926 a urmat cursurile Conservatorului de Muzică şi Artă Dramatică din Bucureşti, „apoi a activat în trupa lui Fottino şi ulterior la Iancovescu, la Teatrul din Sărindar"[2]. Aşadar, a lucrat cu două personalităţi ale scenei româneşti: Mişu Fotino (tatăl lui Mihai Fotino) şi Ion Iancovescu, întemeietor de teatre în Bucureştiul regal şi descoperitor al mai multor tineri talentaţi. Dar nu scena era menită să-i fie marea iubire, ci aviaţia.

Cu câţiva ani mai înainte de a-şi obţine brevetul, a încercat să zboare ca pasageră. Nu a putut din cauza soţului, Dini Prager, care s-a opus, „prevăzând un sfârşit dramatic"[3].

---

[1] Virginia Duţescu, *Însemnările unei zburătoare* (1), în „Cerul nostru", 19 august 1938.

[2] Arhiva CNSAS, Fond *R*, Dosar nr. 30292, f. 3.

[3] Virginia Duţescu *„Însemnările unei zburătoare"* (1), în „Cerul nostru", 19 august 1938.

Ulterior, viața personală i s-a schimbat (a divorțat) şi a avut libertatea de a zbura. În iunie 1936 a primit botezul aerului cu un Messerschmitt argintiu, avându-l la manşă pe Alexandru Papană. A fost încântată şi a decis să urmeze cursurile Şcolii de zbor „Mircea Cantacuzino" Pentru vizita medicală a mers la Pipera unde, pe latura de vest a aerodromului, în dreptul Gării Herăstrău, se afla clădirea *Medicinii aeronautice*. Maiorul doctor Şerbănescu a fost cel care a evaluat-o; tensiunea, inima, plămânii şi vederea i-au fost atât de atent cercetate, încât biata Virginia a crezut că medicul îi căuta nod în papură s-o respingă[1].

S-a înscris mai târziu decât colegii ei la şcoala de la Băneasa şi, în mod excepțional (şi bizar!), nu a mai participat la cursurile teoretice. A mers direct la hangarul şcolii, unde erau adăpostite avioanele şi unde îşi făceau veacul două cățeluşe de care s-a ataşat: *Bacşiş* şi *Bălana*. Imediat ce sosea la aerodrom cu automobilul (şi acest lucru se întâmpla dimineața la ora cinci) intra în grija instructorului Simion Pop. Adevărata vedetă a şcolii, Constantin Abeles, devenise *şef al pilotajului*. Adică era cel care-l verifica în zbor pe elev după ce instructorul declara că era capabil să aterizeze lin şi în siguranță. Şi, la un moment dat, Pop l-a chemat pe Abeles la avion şi i-a predat-o pe Virginia:

> „Decolez având în față pe şeful de pilotaj. Pe sus începe *esseiajul*; mi se reduce motorul prin aer, mi se fac viraje repezi, mă duce la înălțime mai mare şi de acolo trebuie să-mi formez priza pentru aterizare...
>
> După aterizare, esseiorul se dă jos. Mă pregătesc să fac acelaşi lucru, dar Abeles îmi spune: *„Ce, te dai jos? Dă-i drumul!"* Am auzit eu bine? Cred că mi se face o glumă... Mi se spune din nou să plec. Nu mai întârzii un moment, am înțeles; mi-a dat

[1] Idem, *Însemnările unei zburătoare* (2), în „Cerul nostru", 26 august 1938.

drumul să zbor pentru prima oară singură. Pun motorul în plin şi decolez. Ce uşor îmi pare avionul, fără greutatea pilotului din faţă, ce agreabil e să nu mai am acel cap cu caschetă în faţa mea. Ce fericită mă simt! Încep să cânt tare, pe sus, alăturând muzica mea la vocea motorului. Ce simfonie minunată pentru mine! [...] Elanul îmi spune să mă duc departe, departe..."[1]

Dar Virginia a revenit la aerodrom, considerând că nu merită să rişte radierea pentru indisciplină. Şi, spre bucuria ei, i s-a permis să mai facă alte decolări.

A urmat pregătirea pentru brevetare, care avea două părţi: întâi trebuia să execute acrobaţie aeriană, apoi să realizeze un zbor de rezistenţă, la peste 2 000 de metri înălţime.

„Îmi amintesc că, făcând această rezistenţă, m-am aflat pentru prima oară deasupra norilor. O simfonie albă, care te face să pierzi noţiunea realităţii. Surprinderea mea a fost mare când a apărut o pasăre care făcea mult zgomot în giulgiul alb şi vaporos al norilor şi care, apropiindu-se, mi-am dat seama că era un P.Z.L. – avion militar de vânătoare[2]. Întâlnirea mi-a făcut plăcere şi, binevoitoare, am salutat din aripi pe noul venit. Era un prieten, pilot de vânătoare care, fiind la aerodrom când am plecat la rezistenţă, s-a gândit să-mi facă o surpriză sus"[3].

Examenul pentru primul brevet de pilot civil s-a ţinut la 30 octombrie 1936. Ziua a fost mohorâtă, iar ploaia şi vântul i-a făcut pe membrii comisiei să se gândească la o amânare. Cei zece elevi prezenţi la examen au insistat şi atunci comisia a invitat-o pe Virginia Duţescu să decoleze

---

[1] Idem, *Însemnările unei zburătoare* (4), în „Cerul nostru", 9 septembrie 1938.

[2] Avion de vânătoare de provenienţă poloneză, aflat în înzestrarea aviaţiei militare române.

[3] Virginia Duţescu, *Însemnările unei zburătoare* (5), în „Cerul nostru", 16 septembrie 1938.

şi să deschidă astfel lista candidaților; în mai puțin de două ore, toată lumea a trecut examenul.

Pentru brevetul superior de pilot de turism, care-i permitea efectuarea de raiduri în țară şi în străinătate, era nevoie de un nou examen, mai dificil. Mai exact, Virginiei i s-a cerut să execute un raid de distanță pe traseul Bucureşti–Călăraşi–Buzău–Galați–Buzău. Urma să fie însoțită de un instructor, în cazul de față, de Abeles.

Este greu de precizat dacă inimile celor doi începuseră să bată una pentru cealaltă (mai târziu s-au căsătorit). În orice caz, aşa cum reiese din însemnările ei – publicate în „Cerul nostru" –, pe parcursul lunilor august-octombrie 1938, domnul şef de pilotaj al Şcolii „Mircea Cantacuzino" a făcut tot ce i-a stat în putință să-i atragă atenția...

„Cu câteva zile înainte să-mi studiez ruta pe hartă, calculez pe hârtie navigația aeriană ce trebuie să realizez. În capul meu se îngrămădesc termenii de: cap compas, deviație, declinație etc, termeni de navigație. Drumul fiind făcut prin aer, nu există indicațiuni ca pe pământ. Tot ce te ajută e: busola, ceasul, harta şi câteva puncte de reper.

Plină de emoție, având ca pasager pe locotenentul Abeles, care s-a instalat comod în locul din față şi începe să cânte dintr-o muzicuță mică de gură şi-mi spune că putem pleca. Abeles se amuză foarte bine cu muzicuța lui, cântă pe sus, întorcând mereu capul şi râde la mine. Nu iau parte la amuzamentul lui, fiind concentrată să țin avionul pe direcție, urmărind mereu avionul cu toată nădejdea, deoarece avionul, un ICAR verde, se joacă mereu sub influența vântului [...].

Încep să zăresc în depărtare, pe pământ, un punct, care din ce în ce se măreşte şi ia forma unui sătuleț, ca jucăriile unui copil. E Călăraşiul. Cobor, aterizez, îmi vizez carnetul şi pornesc în direcția Buzăului"[1].

[1] Idem, *Însemnările unei zburătoare* (4), în „Cerul nostru", 23 septembrie 1938.

Virginia ştia de la colegii ei că traseul spre Buzău era cel mai greu, neavând puncte clare de reper. Primul indiciu, gara Ciulnița, i-a apărut mult mai la dreapta decât se aştepta, din cauza vântului puternic care bătea dinspre Răsărit. Din acest moment, aviatoarea s-a lăsat copleşită de emoție. A început să tremure şi şi-a pierdut simțul orientării. În plus, luptându-se cu forța vântului, mâna de pe manşă a început s-o doară.

A observat un oraş, s-a apropiat de el, dar neavând aerodrom şi-a zis că mai trebuia să caute... A ajuns de-asupra unui alt oraş, iar povestea s-a repetat: „nu-i aerodrom, nu-i Buzău!" În fața ei, Abeles râdea şi-şi făcea cruce...

Atunci, fata a apelat la un truc. I-a cerut instructorului să pună el mâna pe manşă, pentru o clipă, sub pretextul că ea era nevoită să-şi aranjeze ochelarii de zbor, care se dezlegaseră. A prelungit acest „moment tehnic" până când Abeles a pus avionul pe direcție... Destul de repede a apărut un oraş cu aerodrom. Virginia s-a calmat, a aterizat şi a rulat spre hangar, pentru realimentare şi vizarea carnetului. Atunci, *Coty* Abeles i-a spus: „Vezi să nu te faci de râs. Nu eşti la Buzău, ai aterizat la Tecuci!"[1].

A rămas calmă, şi-a scos termosul cu cafea, sandviciurile şi, în timp ce avionul era realimentat, l-a privit pe Constantin Abeles povestind exuberant altor bărbați peripețiile prin care trecea...

Au ajuns apoi la Galați. După ce ea şi însoțitorul au decolat pentru a se întoarce, aviatoarea s-a asigurat că avionul va fi mereu deasupra râului Buzău, care venea dinspre oraşul pe care-l căuta. Dar, mai avea până acolo...

„La un moment dat, Abeles pică avionul şi-mi strigă: *Pană de motor!* Râzând şi crezând că îmi face o farsă, încerc motorul; pun

[1] Idem, *„Însemnările unei zburătoare"* (4), în „Cerul nostru", 7 octombrie 1938.

maneta în plin. Dumnezeule! Motorul nu răspunde! Îngrijată, încerc să caut jos un loc de a ateriza pe câmp. Mare-mi fu mirarea când am descoperit, chiar sub noi, un aerodrom mic, marcat (balizat), dar fără niciun hangar.

Îmi fac priza de teren, venim jos şi citesc pe un şopron mic „Şuţeşti". Era aerodromul particular al pilotului Constantin Soutzo. Îngrijată, îl întreb pe Abeles ce ne facem, cum reparăm avionul? Dar el, făcând mare haz, îmi spune că nu avem pană de motor şi că pe sus mi-a tăiat contactul din faţă. Eram furioasă. L-aş fi sugrumat!"[1]

Fata s-a simţit obosită. A pornit motorul, avionul a decolat şi în sfârşit, a ajuns la Buzău, de unde zborul până la Bucureşti a fost o formalitate.

Acesta a fost unul dintre raidurile mici, devenite aproape cotidiene, ale aviatoarelor din România de la jumătatea anilor '30. Raidurile mari însă, pe două sau pe trei continente, erau adevăratele provocări pentru cei care doreau să-şi clădească un nume. Iar presa era la picioarele lor. Orice vorbă, orice intenţie era ridicată în slăvi de ziarişti, iar cei care chiar duceau aripile româneşti peste mări şi ţări deveneau eroi naţionali.

Uneori, călătoriile se încheiau tragic... În primăvara anului 1931 o veste a emoţionat opinia publică din România: avionul preşedintelui Federaţiei Aeronautice Internaţionale, principele George Valentin Bibescu, a luat foc în urma unei aterizări forţate, undeva în Asia. Motivul accidentului a surprins: zburând pe deasupra oraşului Benares, marele centru spiritual al Indiei de pe valea râului Gange, avionul argintiu s-a ciocnit de vulturii imenşi care trăiesc la sud de Himalaya. Sau a fost atacat de ei, cum s-a presupus atunci... Unul a intrat în elicea din botul aparatului trimotor şi a fost spulberat într-o fracţiune de

[1] Ibidem.

secundă. După câteva clipe, un al doilea vultur a izbit aripa stângă şi a avariat-o[1].

Indiferent de decizia luată, viața celor patru membri ai echipajului se afla în pericol. Dacă ar fi continuat zborul, aripa putea să se rupă, iar dacă ar fi ales să aterizeze forțat, într-un teritoriu necunoscut, exista neşansa aprinderii combustibilului din rezervoare la impactul cu solul. Plinul tocmai fusese făcut (la bord erau cam trei tone de benzină), iar proiectantul nu prevăzuse evacuarea în timpul zborului a combustibilului pentru situațiile speciale.

La manşă se afla maiorul Traian Burduloiu, copilot era locotenentul Radu Beller iar funcția de mecanic o asigura un englez, John Hunt. Bibescu i-a cerut lui Burduloiu să aterizeze. Inițial, soluția a părut fericită. Pilotul a găsit un teren agricol convenabil şi a pus roțile pe sol. Numai că, până să se oprească, le-a apărut în față un şanț de irigații. Avionul s-a dat peste cap şi a luat foc. Oamenii au reuşit să iasă din flăcări, dar arsurile lui Beller au fost atât de grave, încât locotenentul s-a stins la spitalul militar din Benares după trei zile de agonie[2]. A fost înmormântat cu onoruri la cimitirul militar din localitate şi o stradă din Bucureşti a primit numele său.

În anul următor – 1932 – un alt aviator român a realizat un raid asiatic: Ionel Ghica. A decolat singur la sfârşitul lunii martie, la manşa unui avion fabricat de firma bucureşteană S.E.T. Obiectivul său era să ajungă la Saigon, în Indochina franceză. Zborul lui Ghica a durat nouă zile. A survolat Alepul, Bagdadul, Basra, Karachi, Calcutta, Rangoon şi Bangkok. La un moment dat, când se afla la

---

[1] George Paul Sandachi, Dan Hadârcă, *Prințul George Valentin Bibescu. Biografia unui călător*, Editura Vivaldi, Bucureşti, 2005, pp. 181-182.

[2] Ibidem, pp. 182-184.

verticala oraşului Benares, s-a învârtit pe deasupra cimitirului în care era înhumat Radu Beller şi a lăsat să cadă o pânză tricoloră[1].

Ghica a ajuns la Şaigon la 7 aprilie şi a rămas câteva zile, timp în care a vizitat vechile temple din regiune. Zborul de întoarcere a durat şase zile, iar la 16 aprilie 1932, la numai câteva ore după ce aterizase pe aeroportul Băneasa, a fost sărbătorit la Arenele Romane din Parcul Carol. A fost un ultim triumf. În scurtă vreme, heroina, care ajunsese şi pe malurile Dâmboviţei, i-a pus capăt vieţii. La 30 mai 1932, Ionel Ghica s-a stins la spitalul Colentina, în urma unei supradoze.

În toamna anului 1933 a fost realizat primul raid românesc pe trei continente. Iniţiatorii acestuia au fost aviatorii Mihail Pantazi, Alexandru Cernescu şi Gheorghe Davidescu. Lor li s-au adăugat alţi doi piloţi excelenţi, Petre Ivanovici şi Max Manolescu, şi mecanicul Dumitru Ploieşteanu[2].

Destinaţia finală era mai mult decât îndrăzneaţă: oraşul Cape Town din sudul Africii. Românii urmau să plece cu trei avioane (Ivanovici era în echipaj cu Davidescu) prin Istanbul, Konya, Alep, Cairo, Khartoum, Malakal, Nairobi, Dodoma, Bulawayo şi Johannesburg. Aparetele de zbor erau de tipul Messerschmitt 23B, fabricate în România, sub licenţă, de ICAR Bucureşti.

Cei şase au decolat în dimineaţa zilei de 22 octombrie 1933. Era duminică şi foarte mulţi apropiaţi i-au însoţit la Băneasa. Au plecat pe o vreme mohorâtă şi după cinci ore şi jumătate au aterizat la Istanbul. Cum vreo două zile condiţiile meteo au fost groaznice, împiedicând zborul, ei

---

[1] Constantin Ucrain, Dumitru Crăciun-Iaşi, *Raiduri aeriene româneşti*, Editura Junimea, Iaşi, 1998, p. 153.

[2] Ibidem, p. 159.

au devenit turişti fără voie prin vechea capitală a basileilor şi a sultanilor.

Continuându-şi călătoria, au survolat Anatolia, apoi Levantul. Apropiindu-se de Egipt, au fost fermecați de imaginea oferită de o lungă caravană care reuşea să spargă monotonia deşertului. Pe lângă multe altele... Când, în seara zilei de 26 octombrie, au aterizat la Cairo, erau sub impresia contrastului oferit de verdele Deltei Nilului şi a măreției marilor piramide, pe care le văzuseră de sus[1].

Povestea s-a încheiat dezamăgitor la Malakal, în Sudan. Aviatorii români zburaseră de-a lungul Nilului până acolo. Aterizând (era 4 noiembrie), au devenit victima unor capricii meteo care au deteriorat starea avioanelor: căldură excesivă, alternând cu ploi torențiale. În unanimitate, au decis să-şi întrerupă călătoria şi să revină în țară. Au ajuns la Bucureşti la 17 noiembrie şi au aterizat pe Băneasa. Întâmpinați cu urale, ei au anunțat că nici prin cap nu le trece să renunțe la proiect. Cât mai curând posibil, încercarea de a ajunge pe calea aerului la Cape Town urma să fie reluată.

Şi atunci a intrat în scenă... Burnaia. Ambițioasa Irina l-a convins pe Ivanovici să realizeze împreună cu ea acel raid şi s-o facă înaintea celorlalți. Sau, poate că Ivanovici, îndrăgostit până peste cap de ea, a renunțat să-i mai însoțească la Cape Town pe Cernescu, Davidescu & Co. şi a vrut să plece cu Irina. În orice caz, în 1937, ea a afirmat că Petre Ivanovici a avut această inițiativă, dorind să o transforme într-o aviatoare desăvârşită. Iar ținta nici măcar nu era Cape Town, ci era un raid sondă, fără un obiectiv final[2]. Dar în 1937 Irina putea să spună orice: Ivanovici nu mai era în viață ca să confirme sau să infirme...

---

[1] Ibidem, pp. 165-168.

[2] Irina Burnaia, *op. cit.*, pp. 76-77.

Înainte de toate, aveau nevoie de un avion. Iar ea a dorit să-şi cumpere unul, sigur, plătind doar jumătate de preţ, cum era rânduiala. A făcut o cerere şi a mers la Subsecretariatul de Stat al Aerului. Întâlnirea cu şeful S.S.A. a descris-o cu maliţiozitate:

„Pe un fotoliu enorm, tronează domnul Subsecretar. Pe perete, deasupra capului stufos, atârnă, înconjurat de nori groşi de fum – aproape invizibil – chipul Măriei Sale Regele şi al Voievodului Mihai.

– Dumneavoastră?

O secundă, buzele refuză să se deschidă. În loc de răspuns îi întind petiţia. Şi, fiindcă domnul Subsecretar nu are bunăvoinţa să mă poftească pe un scaun, aştept sentinţa-i infailibilă în picioare.

Şi... mult mai citeşte domnul Subsecretar!

În cele din urmă capul i se ridică brusc şi cam *trois quart*, întocmai ca al ducelui Mussolini când este gata să pună mâinile în şold şi să rostească un discurs de zile mari.

– Aprob... dar... material românesc!

Mie îmi face impresia că domnul Subsecretar vrea să înceapă printr-o butadă. Cererea mea specifică negru pe alb: celulă I.A.R.

În consecinţă, îi atrag atenţia:

– Dar tocmai pentru material românesc cer aprobarea!

Excelenţa sa are amabilitatea să citească încă o dată cererea, pentru a conchide logic şi imperturbabil:

– Bine, bine, treceţi dumneavoastră peste o săptămână.

Plec fără să fi avut cinstea să strâng o mână de domn ministru deşi – în treacăt fie spus – domnul Subsecretar este doar jumătate de Excelenţă"[1].

Din acest fragment se poate înţelege aproape orice. Poate că subsecretarul Irimescu era ursuz şi plictisit. Sau poate avea o zi proastă. Dar ne putem gândi şi la faptul că Irina a început să devină antipatică unora. Şi nu doar pen-

[1] Ibidem, pp. 60-61.

tru că era femeie şi aviatoare; după cum vom avea ocazia să constatăm, peste câţiva ani, în timpul războiului, pentru mulţi s-a dovedit a fi o mare pacoste!

În orice caz, în 1934 Irina era în posesia avionului. Era un I.A.R.-22 pe care l-a vopsit în roşu şi l-a înmatriculat YR-INA.

Itinerarul ales a fost cel din toamna anului 1933. Oficial, era un zbor prin care Ivanovici urma s-o iniţieze pe aviatoare în tainele marilor raiduri. Africa era un tărâm care oferea multe situaţii neprevăzute în urma cărora fata îşi putea îmbogăţi zestrea cunoştinţelor profesionale. Se pare că doar unii au crezut acest lucru. Pentru alţii, călătoria era refugiul ideal pentru ca cei doi să-şi continue idila departe de privirile curioşilor.

Povestea este, până la urmă, plină de neprevăzut. Petre Ivanovici şi Irina Burnaia au plecat la 3 ianuarie 1935 din Bucureşti, pe o vreme urâtă şi într-un anonimat aproape total. Au intrat în Bulgaria pe la Ruse, apoi s-au îndreptat spre Marea Neagră. Au ajuns la Istanbul urmărind litoralul.

Pe malul Bosforului au stat doar până a doua zi. Au decolat la 4 ianuarie spre... ghinion. Undeva lângă Adapazari, o localitate pe malul asiatic al Mării Marmara, presiunea uleiului a scăzut brusc. Au aterizat pe un câmp şi au remediat problema tehnică în câteva minute. La decolare, însă...

„Tragem avionul la capătul terenului şi pornim. Rulăm mai bine de 6-700 de metri, dar avionul refuză să decoleze. Nu ne oprim, întrucât în faţa noastră avem destul teren şi sperăm că, din secundă în secundă, îşi va lua zborul.

Brusc, roata fură la dreapta.

Moment de groază: suntem la câţiva metri de un şanţ şi în plină viteză.

Să fi frânat? Capotam sigur. Unicul mijloc de a ocoli moartea este acela de a lăsa avionul să se apropie de baraj şi apoi, trăgând scurt de manşă, să-l sărim.

Pe mine spaima m-a paralizat cu desăvârşire. Am ţipat! Şi am ţipat atât de tare încât instructorul şi, totodată, coechipierul meu îmi spunea mai târziu:

– Niciodată să nu mai strigi astfel. O clipă am rămas şi eu paralizat.

Toată iscusinţa a stat în mâna lui Ivanovici. A lucrat fără pic de emoţie, fără întârzierea unei clipe. Trăgând brusc de manşă, avionul răspunde la comandă, prinzând însă cu una din roţi în creasta tranşeei.

Simţim un şoc. Contactul este tăiat. Plutim în aer încă 15-20 de metri. Aparatul se înfundă în continuare. Aterizăm forţat într-o arătură."[1]

Raidul a început prost. Avionul IAR-22 s-a deteriorat. Elicea şi o aripă s-au rupt, iar un rezervor s-a spart. După spusele Irinei, Ivanovici a fost atât de dezamăgit încât a început să plângă. Trei săptămâni au rămas pe loc, pentru că aveau nevoie de o elice nouă, care a venit de la Braşov cu întârziere.

La 29 ianuarie au ajuns la Damasc. Acolo, în timpul unei verificări tehnice de rutină, Petre Ivanovici a descoperit o spărtură la învelişul metalic al motorului. Cum un carter nou nu găseau decât în Anglia, au decis să-l sudeze. Iar sudorul corespunzător l-au găsit la Beirut. Au închiriat un taxi şi l-au adus.

La 9 februarie, după ce au depăşit Tel Avivul, a plesnit rezervorul de ulei. L-au reparat, dar au mai pierdut o zi. Au ajuns la Cairo la 12 februarie şi au rămas acolo opt zile, cu avionul în revizie tehnică.

Scriind despre această călătorie, Irina ne spune că cel mai mult au impresionat-o zborurile de după ce au depă-

[1] Ibidem, pp. 81-82.

şit Cairo, pe deasupra Nilului, până la Malakal, unde cele trei echipaje româneşti din 1933 s-au oprit, dar mai ales cele de deasupra vegetației luxuriante de la nord de Lacul Victoria. Ajungând la Entebbe, pe malul acestui lac, au pus capăt înaintării către sudul Africii. Punct! Avionul nu mai prezenta niciun pic de încredere...

În tot acest timp, o parte a presei româneşti a scris răutăcios despre ei. Un ziarist, Vasile Damaschin, a semnat un articol intitulat „Faimosul raid Burnaia":

„Cu toată simpatia pe care o am pentru buclele blonde şi pentru recordurile eroice de avion, îndrăzneala frumoasei domnişoare Burnaia şi a romanticului ei gigolo – om cu soață, cu gospodărie şi cu rol în cadrele armatei – trebuie bine răsplătită şi de autorități, şi de oamenii cu bunul simț.

Oare ştie d. ministru de finanțe că această improvizată americană, pofticioasă de aventuri, de raiduri şi de tovărăşie masculă, şi bâzdâcurile ei romantice costă pe stat câteva milioane? Şi ştie d. ministru în ce mod au fost dați aceşti bani şi de cine? Mai ştie, onor. conducătorul finanțelor țării că tot această simpatică şi pofticioasă sportivă a obținut gratuitatea taxei de export pe benzină, în sumă de câteva milioane?

Are cunoştință, apoi, ministrul aerului şi al armatei că d. sublocotenent Ivanovici a plecat peste ordinele superiorilor – deşi fusese oprit să plece cu blonda domnişoară – şi lipseşte de la postul său de peste o lună?

Poate vă interesează şi în ce scop s-au cheltuit banii adunați cu pumnul şi toba de la văduva cu şapte copii, de la funcționar, de la nenorocitul de țăran, de la muncitori...

Raidul Bucureşti-Capetown, pretins de cei doi înfierbântați aviatori, s-a redus la o lună de miere sportivă la Cairo, pe un faimos decor cu piramide şi lună mare şi în plimbări [ilizibil – document deteriorat – n.a.] la Lacul Victoria. [...] Şi noi, aici în țară, cârcotaşi şi brânză'n sticlă, reducem lefurile, strângem în chingi bugetele, punem piatra impozitelor în spatele românului, supărăm pe domnul dr. Angelescu şi ne batem la urmă ca orbii. Facem caz de câteva milioane care, în definitiv, fac fericită o pereche tânără şi plină de viață.

Fac o propunere: fiindcă statul tot a făcut un cadou simpaticei d-re Burnaia şi frumosului ei gigolo, ce-ar fi să le trimitem acolo, în Africa, unde sunt şi ne reprezintă ca pe ţara darnică şi încurajatoare a elementelor capabile sportive, un rutinat regizor şi un operator, care să turneze inedita idilă sub căpăţâna Sfinxului sau sub umbrele late ale piramidelor, această viaţă naturală şi în doi, fără martori şi fără ordine militare. [...] Iar când tinerii vor sosi în gară, să-i primim pentru gloria dusă prin meleaguri, cu popor, cu flori şi cu muzică militară."[1]

Autorităţile române nu au rămas indiferente la acest articol. Au făcut cercetări şi au constatat că erau acuzaţii fără acoperire. Raidul costase 500 000 de lei (în această sumă intra şi jumătate din preţul avionului). Banii îi plătise Irina. Pentru a-i obţine, vânduse o parte din averea personală „ce o posedă în Judeţul Teleorman"[2].

Aventura africană a cuplului Ivanovici-Burnaia s-a sfârşit! Niciunul dintre români nu ajunsese atât de departe în sud pe calea aerului. O călătorie pe care Irina a comentat-o astfel: „Şaisprezece mii de kilometri fără paraşută, în regatul golului şi al abisului, pentru ca, în cele din urmă, să fim insultaţi şi batjocoriţi, fapt ce a fost pentru noi indiciul cel mai viu al destrăbălării şi al decadenţei morale a unor factori importanţi din ţara asta"[3].

Şi, poate tot spre dezamăgirea lor, performanţa pe care au realizat-o a fost repede depăşită. La 14 aprilie 1935 au decolat alte trei echipaje româneşti către Cape Town (trei aviatori erau veterani din 1933: Cernescu, Davidescu şi Pantazi), unde au ajuns la 25 aprilie. În timpul raidului, când se aflau la Cairo, aviatorii au mers la sicriul românului Gheorghe Bănciulescu şi au depus flori (Bănciulescu,

[1] CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 235804, f. 4.
[2] Ibidem, f. 10.
[3] Irina Burnaia, *op. cit.*, p. 73.

primul aviator din lume care a pilotat cu ambele picioare amputate, murise în oraşul egiptean la 12 aprilie în urma unei febre severe).

Petre Ivanovici a decedat în prima zi a lunii februarie 1936, când s-a prăbuşit cu avionul pe care îl pilota pe Valea Cernei. Firesc, pentru Irina a fost un şoc. Ivanovici întruchipa infailibilitatea. Dar, de fapt, aceasta nu există în aviație, iar ea s-a simțit apăsată de sentimentul singurătății:

> „Singură la drum, singură în avion, în acest avion din carlinga căruia apare, clipă de clipă, un cap cu figura brăzdată de dungi adâncite de griji şi suferințe.
>
> De multe ori mă trezesc strigând pe sus, pe timp de furtună sau în clipe de nesiguranță:
>
> – Merg bine, Ivanovici? Pic sau urc? Ce fac acum?
>
> Şi inconştient, întind mâna spre aviofon, ca să aud răspunsul..."[1]

Viața merge înainte! După dispariția lui Petre Ivanovici, Irina a început o relație cu un personaj din lumea afacerilor, mare proprietar de vii şi de fabrici. Cu ajutorul lui, în 1937 şi-a cumpărat un avion nou, un Bücker. Şi tot cam pe atunci (sau poate în 1938) s-a căsătorit cu Grigore Stoenescu, de asemenea un om bogat. Deținea o moşie în zona Romanaților şi baia centrală din Bucureşti. Mai era cunoscut şi pentru pasiunile sale: aviația şi pictura[2].

Irina a continuat să zboare pe distanțe mari. În mai 1937 a participat, împreună cu Max Manolescu, la un *meeting* internațional în Olanda[3].

Două luni mai târziu a realizat raidul Bucureşti–Roma–Bucureşti. A decolat luni, 26 iulie 1937, de pe Băneasa şi

---

[1] Ibidem, p. 142.

[2] CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 236363, vol.1, f. 132.

[3] Ibidem, Fond *I*, Dosar nr. 235804, f. 4.

a urmat traseul Belgrad–Zagreb–Trieste–Bologna–Roma, parcurgând cei 1 600 de kilometri într-o singură zi. A decolat înapoi spre Bucureşti vineri, 1 august. A aterizat forţat, din cauza unei defecţiuni la motor, la 35 de kilometri de Zagreb, în satul Krsko. Şi-a petrecut noaptea lângă avion, înconjurată de ţărani, cu care nu se putea înţelege. Avionul a fost reparat în ziua următoare, cu ajutorul a doi mecanici sosiţi de la Belgrad. A decolat şi a aterizat în capitala Iugoslaviei, unde a făcut verificări tehnice. Duminică, 3 august, a fost invitată la Aeroclubul Iugoslav şi a devenit membru de onoare al acestuia. Luni, 4 august, a decolat spre casă. A aterizat la Turnu Severin şi a aşteptat câteva ore, sperând să se îmbunătăţească situaţia meteo. Degeaba. Până la urmă, a plecat pe întuneric şi ploaie, dar a ajuns cu bine la Băneasa[1]. Era aviatoare, cu nimic mai prejos decât alţii şi a început să se bucure de o presă favorabilă:

> „Domnişoara Burnaia îşi continuă seria succeselor ei aeriene. După ce a efectuat în perfecte condiţiuni raidul Bucureşti–Roma–Bucureşti, acum, în cursul lunii octombrie, reuşeşte, tot singură la bord, un raid în Turcia, la Ankara şi înapoi. Pentru moment, este singura noastră aviatoare care ne mai trece tricolorul dincolo de graniţă. Subliniem modestia totală a acestei distinse aviatoare care face atât de puţină publicitate realizărilor ei, în timp ce numai proiecte de raiduri au făcut ades obiectul unei răsunătoare reclame de presă"[2].

De fapt, lucrurile nu stăteau chiar aşa. Şi Smaranda Brăescu continua să facă raiduri internaţionale cu micuţul „Aurel Vlaicu" La 19 mai 1936, în ziua când se împlineau patru ani de la obţinerea recordului din America, ea a realizat un raid peste Marea Mediterană, pe traseul Roma–

---

[1] „Cerul nostru", 7 august 1937, p. 6.

[2] „România aeriană", noiembrie 1937, p. 4.

Sorman (o localitate aflată la 65 km de Tripoli), în 6 ore şi 10 minute[1].

La Tripoli a fost sărbătorită de Italo Balbo, şeful aviației italiene. Încântată, Smaranda a purtat un costum popular românesc, care „simplifica problema prezentării protocolare, iar pentru străini apare ca un lucru nou, care-i interesează şi-i impresionează plăcut"[2].

Revenind în țară la începutul lunii iunie, oferă o nouă ocazie poliției să-i adauge file la dosar:

Comisarul de Serviciu 1 iunie 1936
Chestura Oraşului Turnu Măgurele

NOTA TELEFONICĂ

Raportăm că aviatoarea SMARANDA BRĂESCU a aterizat forțat la ora 20,20 în apropiere de oraşul Alexandria din cauza ploii şi întunericului.

În cădere a rupt o aripă a avionului şi a omorât un cal. Aviatoarea n-a suferit nicio leziune. I s-au dat ajutoarele necesare.

Chestor,
Mosilescu[3]

Trei zile mai târziu, s-a primit un raport ceva mai consistent:

Nr. 18813 4 iunie 1936

Domnule director general,

Urmare la raportul telefonic nr. 18564/1936, avem onoarea a raporta că în ziua de 1 iunie a.c., orele 20,10 a aterizat forțat pe izlazul oraşului Alexandria, lângă bâlciu, un avion pilotat de

[1] Ibidem, mai 1942, p. 15.
[2] Ana-Maria Sireteanu, Tudor Sireteanu, *op. cit.*, p. 56.
[3] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 260085, f. 2.

domnişoara SMARANDA BRĂESCU, care venea din raidul din Africa. Ultima aterizare a avut-o în Sofia-Bulgaria.

La aterizare pe izlazul oraşului Alexandria, din cauza întunericului, a lovit un cal, pe care l-a omorât; iar la avion s-a stricat planul drept / aripa.

Domnişoara Brăescu a vorbit de la Comisariatul de Poliţie Alexandria cu Aeroportul Băneasa pentru a se trimite imediat un mecanic care să repare avionul, dacă se poate acolo în Alexandria, iar în caz contrariu va fi luat într-o camionetă şi transportat la Bucureşti.

Domnişoara Brăescu a fost găzduită în timpul nopţii de către domnul Alexandru Colfescu, primarul oraşului.

Inspectorul Regiunii I de Poliţie

Domniei Sale,
Domnului director general
al Direcţiunei Generale de Poliţie Bucureşti[1]

La trei luni de la întoarcerea Smarandei Brăescu din Africa, a decolat pentru un raid în nordul Europei prinţesa Marina Ştirbey. Zbura la bordul avionului personal ICAR *Universal* vopsit în albastru şi înmatriculat YR-MAI (de la MArIna, YR fiind indicativul României).

În seara primei zile era la Vilnius, în Lituania. A doua zi a decolat spre Riga, dar ceaţa a obligat-o să aterizeze undeva lângă fluviul Dvina, pe un aerodrom militar. Acolo a aşteptat patru ore până când a putut decola din nou. Ajunsă la Riga, a fost nevoită să renunţe momentan la primul obiectiv, Stockholm, pentru că oraşul suedez este acoperit cu ceaţă.

Astfel, în ziua următoare a ajuns la Helsinki, în Finlanda, după o escală în Estonia, la Tallin. „La Helsinki, altă dificultate. Nu găseam aeroportul. După o minuţioasă cerce-

[1] Ibidem, f. 4.

tare a hărții şi a terenului, l-am descoperit pe o insulă, în mijlocul unei păduri. Un aerodrom de mici dimensiuni."[1]

La 1 septembrie a pus din nou cap compas Stockholm. A străbătut Marea Baltică („300 kilometri între cer şi apă"), un pic speriată că ar putea avea ghinionul unei pene de motor. Unde să aterizeze? Apoi, norii au coborât şi au învăluit-o.

Scena era ruptă dintr-un basm. Undeva, departe în Nord, la câțiva metri deasupra valurilor Mării Baltice, un avion de mici dimensiuni, cu postul de pilotaj deschis, se lupta să lase în urmă negura şi rafalele de ploaie. La manşă era o prințesă de 24 de ani, care încerca să-şi calmeze bătăile inimii. În jurul ei nu vedea nimic şi toate speranțele i se legau de acuratețea instrumentelor de bord. După o oră de emoții, şi-a dat seama cu bucurie că avea din nou pământul sub ea. Dar nu trecuse peste toate obstacolele...

> „Ploaia era torențială şi ceața era foarte deasă. Zburam deasupra vârfurilor copacilor de pe dealurile din regiunea capitalei suedeze. La un moment dat, înaintarea nu a mai fost posibilă. Deasupra norilor nu mai puteam să trec, deoarece, după calculele mele, eram la 50 kilometri de Stockholm. Drumul era însă barat de ceață. În aceste condițiuni, am căutat un loc potrivit şi am aterizat"[2].

Era la marginea unei localități foarte mici, numită Rö. Tot ce putea întâlni erau doar trei case şi o gară. Aterizarea a stârnit senzație printre cele câteva familii. Chiar şi astăzi, urmaşii lor vorbesc despre acel eveniment, iar o jurnalistă suedeză, Ann Britt Bergström, a putut, în urmă cu câțiva ani, să reconstituie povestea pe baza unor informații din

---

[1] Interviu acordat de Marina Ştirbey ziarului „Dimineața", în numărul din 6 septembrie 1936.

[2] Ibidem.

presa de atunci sau păstrate în însemnările locale. Avionul a aterizat lângă ferma Ticksta. Din el a sărit o femeie care, mai mult prin semne, a cerut să fie dusă lângă un telefon. Locuitorii au înțeles ce dorea şi, în scurt timp, Legația românească din capitala Suediei, care o aştepta, a aflat ce i s-a întâmplat şi i-a trimis o maşină. Înainte de a pleca la Stockholm, şi-a ancorat avionul cu ajutorul localnicilor, pentru a nu fi la bunul plac al vreunei vijelii.

A doua zi după-amiaza, Marina a revenit în Rö cu trenul. Doamna Bergström a descoperit că era un tren de marfă, căruia, în mod excepțional, i se ataşase un vagon pentru călători, special pentru prințesa din România. A mers la avion, iar înainte să decoleze a schimbat câteva gesturi de politețe cu sătenii şi a primit un buchet de flori de la un copil[1].

Dincolo de frumusețea unui zbor peste nişte ținuturi necunoscute, ceea ce a urmat nu a fost ieşit din comun. Marina Ştirbey a ajuns pe aerodromul din Stockholm, apoi şi-a continuat zborul spre Copenhaga şi Dresda. La finalul călătoriei, era răsfățata presei...

Epoca romantică a aviației noastre era la apogeu. De mulți ani, aviatorii nu mai erau priviți ca nişte circari sau ca nişte sinucigaşi. Erau eroii zilei, modele ale unei generații care învăța în fiecare zi că viața merită trăită intens. O promitea progresul! Iar femeile posesoare ale brevetului de aviator infirmaseră credința lui Jan Cămărăşescu din 1910 că *ele*, spre deosebire de *ei*, nu vor putea stăpâni un avion, fiind prea sensibile şi neputându-şi controla nervii. La urma urmei, niciuna dintre ele nu murise în accident de avion!

---

[1] Informații primite prin amabilitatea domnului Mihai Brâncoveanu.

Capitolul V

CUM AI PRIVI UN ÎNGER...

Mariana Drăgescu a părăsit lumea noastră la 24 martie 2013. Împlinise o sută de ani la 7 septembrie 1912! În ultimii ani, a fost de mai multe ori eroina unor reportaje despre un subiect care nu încetează să fascineze: povestea aviatoarelor române care au mers pe front cu „Escadrila Albă"

Brevetată în 1935, în acelaşi timp cu Marina Ştirbey, Mariana a început să lucreze – după obținerea brevetului – ca „impiegată de birou"[1] la Aeroclubul României. În acelaşi timp, şi-a consolidat statutul de aviatoare, perfecționându-şi arta pilotajului.

În 1938 a avut loc o premieră în armata română. La manevrele militare au participat şi cinci aviatoare: Irina Burnaia, Marina Ştirbey, Mariana Drăgescu, Virginia Duțescu şi Nadia Russo. Nu pe post de combatante, nu au pilotat avioane de luptă. Pentru aşa ceva îți trebuia şcoală specială. Dar au confirmat că pot îndeplini misiuni de transport şi legătură.

La începutul anului 1939, Mariana Drăgescu şi-a cumpărat şi avionul mult dorit, un Me-35B cu motor de 150 CP, pe care l-a înmatriculat YR-MAR[2] (avion care, alături de alte avioane particulare, a fost distrus la 4 aprilie 1944, când hangarul în care era adăpostit a fost lovit de primul mare bombardament american asupra Bucureştiului).

---

[1] CNSAS, Fond *R*, Dosar nr. 019502, f. 29.

[2] „România aeriană", octombrie-noiembrie 1941, p. 21.

Un an mai târziu, a urmat cursurile Şcolii de zbor fără vizibilitate, iar în anul următor, pe cele de instructor de zbor. După cum scria prestigioasa revistă „România aeriană", „toate aparatele de şcoală şi turism existente până atunci în aviația noastră civilă figurau în carnetul ei de zbor"[1].

Apoi a urmat „Escadrila Albă" (aparatele de zbor din dotare erau vopsite în alb), o subunitate aeriană sanitară înființată în cadrul Aviației civile în iunie 1940, la sugestia Marinei Ştirbey, care văzuse ceva asemănător în Suedia. Povestea acestei escadrile ar fi putut rămâne anonimă. Nu s-a întâmplat aşa pentru că aici au fost încadrate câteva dintre aviatoarele care aveau să reprezinte, peste ani, un simbol al cutezanței femeilor române.

Sediul escadrilei sanitare era pe aeroportul Băneasa. Printre avioanele acesteia se numărau două bimotoare *Monospar* şi trei monomotoare R.W.D.-13, ultimele amenajate pentru transportul răniților (puteau lua doi răniți, unul culcat pe targă şi unul pe scaun). Mariana Drăgescu a ajuns aici în iunie 1940, reuşind astfel să deschidă (alături de Nadia Russo, Virginia Duțescu şi Virginia Thomas) un nou drum: posibilitatea ca femeile să aibă o carieră în aviația românească. Şi s-a văzut, încă din primul an de război, că au meritat încrederea acordată. Escadrila a fost trimisă pe front şi a ajutat la transportul răniților.

Dacă „Escadrila Albă" a ajuns astăzi să se identifice cu numele Marianei, Nadiei şi al celor două Virginii, este numai pentru că o tragedie cumplită a făcut ca alte patru fete să fie uitate. Toate patru şi-au pierdut viața în seara zilei de 21 iulie 1940, când unul dintre cele două avioane *Monospar* de la Băneasa s-a prăbuşit în timpul unui zbor

[1] Ibidem.

de instrucție. Numele lor: Victoria Comşa, Jeana Iliescu, Maria Adam şi Maria Voitec[1].

Fetele erau posesoare de brevet gradul II „Turism" la o şcoală de zbor a C.F.R.-ului şi veniseră ca voluntare la *Escadrila Albă*, unde au început şcoala pe avionul bimotor *Monospar*. În ceea ce-l priveşte pe instructorul de zbor, adjutantul-şef Nicolae Evghenovici, şi el dispărut în urma accidentului, era unul dintre cei mai experimentați maeştri ai manşei, pe care îi avea, în 1940, aviația română. La momentul decesului, avea 4 637 ore şi 20 minute de zbor[2].

Comisia care a anchetat această catastrofă a dat verdictul *greşeală de pilotaj*: „accidentul se înglobează în tipul clasic de pierdere de viteză şi angajare în vrie a elevilor începători, care nu au încă fixată noțiunea de poziționare a avionului față de orizontală"[3].

Situația a fost agravată de sarcina maximă a aeronavei, care a decolat cu plinul de combustibil făcut şi cu cinci oameni la bord.

Filmul tragediei a fost următorul: de dimineață, între orele 7,50 şi 9,55, Evghenovici şi cele patru fete au făcut un prim zbor cu aparatul. Aeronava a fost apoi predată Nadiei Russo, care a făcut un raid Bucureşti–Alexandria–Bucureşti, încheiat la ora 12,05. Spre seară, era programat un nou zbor de antrenament, doar cu Nicolae Evghenovici şi Maria Adam la bord. Celelalte trei eleve au insistat să-i însoțească şi, într-un final, comandantul escadrilei a fost de acord. Timpul era frumos, cerul senin, deci vizibilitatea era foarte bună. Imediat după decolare, manşa a fost încredințată Mariei Adam (avionul avea o singură manşă

[1] A.M.R., Fond *Subsecretariatul de Stat al Aerului*, Dosar nr. 1746, f. 11.
[2] Ibidem.
[3] Ibidem, f. 12.

şi nu două, cum aveau avioanele clasice de şcoală, pentru a-i permite instructorului să preia imediat comanda într-o situaţie dificilă). După ce a ajuns la vreo 150-200 de metri şi la cinci kilometri de la punctul desprinderii de sol, a început să vireze stânga pentru a face turul aeroportului. Imediat după viraj (direcţia urmată era est-vest), cei de la sol au văzut un cabraj pronunţat, urmat de o angajare în vrie pe partea stângă. Probabil că instructorul a intervenit, pentru că *Monosparul* a avut tendinţa de a se redresa, dar înălţimea fiind mică, nu a mai avut timp suficient să ducă la bun sfârşit manevra. S-a prăbuşit pe terenul comunei Colentina, în satul Pipera, într-un lan cu porumb, „în vecinătatea proprietăţii comisarului-şef Gheorghe Vasiliu, din Prefectura Poliţiei Capitalei"[1]. Până la momentul accidentului, avionul avea 236 de ore şi 43 de minute de zbor, efectuase 624 de aterizări şi nu suferise reparaţii[2].

Pentru fiecare dintre cele patru fete, părinţii au fost despăgubiţi de statul român cu suma de 94 540 lei. Conform legilor de atunci, cifra despăgubirii reprezenta 20% din solda brută a unui sublocotenent aviator (care era de 8 150 lei) înmulţită cu numărul 58[3].

Moartea celor patru aviatoare a fost, în definitiv, singurul tribut de sânge pe care l-au dat fetele din „Escadrila Albă". Au urmat patru ani de război în care viaţa celorlalte patru rămase (iar din 1942 vor mai veni şi altele) a fost de multe ori pusă în pericol, dar, din fericire, fără urmări ireparabile.

Pentru români, războiul a început la 22 iunie 1941. A fost una dintre zilele decisive ale celui de-al Doilea Război

[1] Ibidem, f. 11.
[2] Ibidem.
[3] Ibidem, f. 12.

Mondial. De la Marea Baltică la Marea Neagră, câteva milioane de soldați ai Axei au atacat Uniunea Sovietică. Ostașii români au eliberat nordul Bucovinei și Basarabia, ocupate de sovietici în vara anului 1940, apoi au trecut Nistrul. Mulți dintre ei și-au pierdut viața sau au fost răniți, mai ales în sângeroasa bătălie pentru ocuparea Odessei.

Unii dintre răniți au primit ajutorul „Escadrilei Albe" (botezată astfel, se pare, de scriitorul și jurnalistul italian Curzio Malaparte, care, la începutul războiului, se afla în Moldova[1]). Aviatorii și aviatoarele acestei subunități aeriene au fost cei care i-au adus de la posturile medicale înaintate la spitalele de campanie sau în țară.

În apropierea frontului erau înființate numeroase posturi de *aero-triaj*, dotate cu cele necesare chirurgiei, cu locuri pentru adăpostirea răniților până la îmbarcare și cu mici cantine (proprii sau ale Crucii Roșii). Medicii acordau primul ajutor, apoi stabileau cine și în ce ordine pleacă. Răniții erau îmbarcați, apoi avioanele decolau. Fetele purtau uniforme de culoare *gris-bleu*, specifice aeronauticii militare române, cu excepția Nadiei Russo, care, în mai toate fotografiile din perioada aceea, apare îmbrăcată într-un costum alb de zbor. Este important de spus că cele patru aviatoare erau pe statul de plată al escadrilei și asimilate gradului de sublocotenent, spre deosebire de cele care își pierduseră viața în 1940 sau care vor veni începând cu 1942, toate voluntare.

Marcată de experiența tragică a războiului, Nadia a lăsat însemnări. Ar fi vrut să le publice în 1943, la Editura OFAR sub titlul „În goana aripilor albe" Din păcate, cele mai multe pagini s-au pierdut. Doar câteva au apărut în

---

[1] „România aeriană", iulie 1943, p. 46.

revista „România aeriană", în ianuarie 1943. Atmosfera pe care i-o înfățișează cititorului este sumbră: răniți muribunzi, camarazi din aviația de luptă care pleacă în misiuni și nu se mai întorc, probleme tehnice a căror rezolvare îi solicită pe toți fizic și psihic, avioanele L.A.R.E.S.-ului care aduc pe front muniție, poștă, haine groase și pleacă încărcate cu răniți... Fetele apelează la piloți L.A.R.E.S. să le aducă din țară săpun, cărți poștale, filme pentru aparatele fotografice...[1].

Presa a publicat și alte mărturii zguduitoare. Mulți au avut ocazia să citească, tot în „România aeriană", două scrisori pe care Mariana Drăgescu i le-a trimis de pe front mamei sale:

„În acest sector, primul meu transport a fost cu mari emoții: rănitul, în stare de inconștiență, și-a rupt bandajul de pe cap, rămânând cu o gaură adâncă în frunte. Noroc că nu decolasem încă. L-am bandajat și i-am legat mâinile cu o frânghie. În zbor și-a desprins picioarele, legate și ele de targă, și a început să izbească cu ele în rănitul din spate, care țipa disperat. Acesta, cu singura mână sănătoasă, a izbutit să apuce capătul frânghiei de care erau legate mâinile furiosului, ținându-l cu putere, iar cu un picior i-a imobilizat picioarele. A fost o luptă teribilă la care eu asistam îngrozită, să nu-l scape, căci altfel se repezea la mine. Cu multă greutate, obosit, a adormit. Numai eu știu prin ce am trecut..."[2]

„Ieri am avut un băiat tânăr și frumos, subofițer german, grav rănit la cap, ochi și stomac. Între Karasubazar și Simferopol a început să sughită. Era inconștient de când îl urcasem în avion. Către orele 6 se lăsase întunericul; Simferopol nu se zărea și bietul băiat agoniza. Am aterizat noaptea la lumina rachetelor și am rulat spre corturi. A deschis ochiul pe care îl mai avea, a

[1] Ibidem, ianuarie 1943, pp. 5-6.
[2] Ibidem, octombrie-noiembrie 1943, p. 19.

sughițat încă, iar în momentul când am oprit motorul şi-a dat şi el sufletul. Văzând că a încetat sughițul acela chinuitor, m-am aplecat lângă obrazul lui. Nu i-am simțit respirația. I-am ridicat pleoapa. Ochiul era fix. Am strigat doctorul. Acesta mi-a spus: *S-a sfârşit!* Apoi, soldații au dat jos targa şi, mai înainte de a-l sui în camion, au stat câteva clipe în reculegere în jurul lui. Erau impresionați şi ei. L-au dus. Îl chema Gerd şi avea 22 de ani..."[1]

Escadrila sanitară a urmat linia frontului: Basarabia, Odessa, Crimeea, Stalingrad... Mulțumită unor autori de reportaje din epocă, avem şi cifrele: în 1941, subunitatea a evacuat în spatele frontului, pe calea aerului, peste 5 300 de răniți, iar în 1942 peste 4 000, dintre care 700-800 au fost militari ai armatei germane.[2].

După bătăliile de la Odessa şi Stalingrad fetele au revenit temporar în țară (în 1942 se alăturaseră „Escadrilei Albe" Smaranda Brăescu, Victoria Pokol, Maria Nicolae, Stela Huțan). În primele luni ale anului 1943, au urmat un curs de infirmiere la Spitalul Militar „Regina Elisabeta", pentru ca, în cazul unei aterizări forțate, răniții să poată primi îngrijiri competente. Cursul a fost benevol şi a durat 45 de zile[3].

Singura care a participat la război din 1941 până în 1945 a fost Mariana Drăgescu (Virginia Duțescu s-a retras în 1941, Nadia Russo în iarna 1942-1943, iar Virginia Thomas a rămas în escadrilă până în a doua jumătate a anului 1943). Deja în 1943, Mariana avea 800 de ore de zbor, dintre care jumătate au fost făcute pe front. Evacuase sute de răniți. Cineva a scris despre ea: „Am văzut unul dintre aceştia [dintre răniți – n.a.] pe aeroportul Băneasa, în timp ce era mutat, din avionul care abia aterizase, într-o

[1] Ibidem.
[2] Ibidem, ianuarie 1943, p. 2.
[3] Ibidem, aprilie 1943, p. 20.

auto-salvare a Crucii Roşii, la volanul căreia se afla soția unui distins profesor universitar. O privea pe Mariana cum ai privi un înger. Poate şi ea, ca şi alții, nu-i cunoştea decât prenumele, prenumele acesta, de atâtea ori rostit cu recunoştință în rândurile ostaşilor români şi germani"[1].

[1] Ibidem, p. 18.

Capitolul VI

DIVA DIN TRANSNISTRIA

Tot ce se ştie despre Irina Burnaia se opreşte pe la 1937-1938. Nu s-a scris aproape nimic despre viața ei din timpul celui de-al Doilea Război Mondial, care a fost cât se poate de controversată. La începutul războiului a plecat pe front cu o escadrilă de legătură (Escadrila 117). Însă după câteva luni a devenit amanta guvernatorului Transnistriei, Gheorghe Alexianu, pe care l-a învârtit pe degete. Iar el a iubit-o mult! La ordinul său, fabrica de țigări de la Odessa a scos pachete marca *Irina Burnaia*.

La sfârşitul campaniei din 1941, printr-o înțelegere Hitler-Antonescu, teritoriul dintre Nistru şi Bug, cunoscut sub numele de Transnistria a revenit României, fără a fi inclus însă oficial în granițele țării. Erau 42 000 km^2, în care trăiau circa 2,3 milioane de oameni. În fruntea administrației civile de acolo a fost pus profesorul Gheorghe Alexianu, un doctor în drept cu o oarecare experiență administrativă: la sfârşitul anilor '30 a fost rezident regal pentru Ținutul Suceava şi Ținutul Bucegi.

În ultimii ani, Transnistria a devenit cel mai dezbătut subiect legat de istoria României în anii celui de-al Doilea Război Mondial. Acolo au avut loc deportări în masă ale evreilor şi țiganilor din ordinul mareşalului Ion Antonescu, fără a li se asigura condiții de subzistență. Şi foarte mulți au murit. Nu este clar în ce măsură a fost Irina Burnaia implicată în „afacerile" dintre Nistru şi Bug.

Documentele de la CNSAS nu lămuresc mare lucru sub acest aspect. Dovedesc însă că a avut multă influență, din umbră, iar Alexianu pare mai degrabă să fi fost, în fața ei, un bărbat slab.

Ofițerii S.S.I. au supravegheat-o permanent pe Burnaia şi au redactat rapoarte care erau departe de a-i aduce laude. De la ei aflăm că ea l-a dominat total pe Alexianu. Profitând de această poziție privilegiată, aviatoarea a avut un comportament dictatorial cu cei din prejma guvernatorului.

Se pare că relația dintre cei doi s-a legat în noiembrie 1941, când Irina ceruse o audiență lui Alexianu şi se prezentase la biroul acestuia.

> „Deoarece aşteptau mai multe persoane, anunțate dinainte, şeful de cabinet îi spune să vină peste două zile. Doamna Burnaia însă, profitând de o neatenție a şefului de cabinet, intră la domnul guvernator. În cabinet se găsea un domn general, care după câteva minute a ieşit, iar doamna Burnaia a mai rămas circa o oră. La terminarea audienței, au ieşit împreună şi s-au dus la locuința domnului guvernator, unde doamna a fost invitată la dejun. De la această dată, doamna Burnaia a luat în mod regulat masa la domnul guvernator"[1].

A fost un început furtunos, cu capricii ale doamnei aviatoare şi cu crize de gelozie din partea domnului profesor. Când, la 11 noiembrie 1941, cei doi au fost naşii lui Gheorghe Niculescu, şeful Serviciului Auto din Transnistria, guvernatorul s-a aflat într-o primă situație neplăcută. În timpul petrecerii, fostul iubit al Irinei de pe vremea când ea zbura pe front cu escadrila de legătură, locotenentul observator Cernăianu, a băut mai multe pahare de vin şi, după ce a prins curaj, şi-a luat scaunul şi

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 235804, f. 16.

s-a aşezat lângă naşă. S-a creat astfel o situaţie apăsătoare. Alexianu s-a supărat şi a plecat după câteva minute. O jumătate de oră mai târziu, a plecat şi Irina. Afară, s-a îndreptat către maşina guvernatorului, care se întorsese, probabil în urma unei înţelegeri anterioare dintre cei doi. Numai că tânărul Cernăianu s-a ţinut după ea. „La maşină a avut o discuţie violentă cu locotenentul Cernăianu, căruia [ea] i-a spus: *Mă duc la cine vreau, pentru că sunt stăpână pe acţiunile mele!*"[1].

Faptul că în raport sunt redate fraze din discuţia pe care Burnaia şi Cernăianu au avut-o la maşină ar putea fi o dovadă că unul dintre informatorii serviciilor secrete române era chiar şoferul lui Alexianu.

Antonescu a continuat să fie înştiinţat cu acurateţe despre această idilă:

> „De la începutul lunii noiembrie s-a mutat la domnul guvernator, unde a locuit până la 27 mai 1942. În tot acest timp, a făcut oficiul de gazdă în casa domnului guvernator, a luat parte la toate recepţiile, la toate mesele oficiale şi l-a însoţit în toate călătoriile de inspecţie, făcându-i-se peste tot onorurile de însoţitoare a domnului guvernator"[2].

Deja, din ianuarie 1942, subunitatea aeriană a căpitanului Roescu părăsise Tiraspolul. „D-na Burnaia, care aparţinea acestei escadrile, a rămas mai departe pe lângă domnul guvernator, fără niciun serviciu oficial, ci numai acela de intimă a acestuia"[3]. Gentil, Alexianu i-a rezolvat şi problema statutului, înfiinţând o *Escadrilă a Bugului*, pentru serviciul poştal:

---

[1] Ibidem.
[2] Ibidem.
[3] Ibidem.

„La data de 1 aprilie 1942, din ordinul domnului guvernator, este trecută pe statul de plată [a] salariilor [şi este] încadrată „Comandantă a escadrilei Poştei aeriene" cu un salariu de 17 000 lei, o idemnitate [sic!] specială de 10 000 lei lunar, cu toate că Decizia de înfiinţare a acestei escadrile a apărut abia la 15 mai 1942.

Are la dispoziţie, în permanenţă, limuzina nr. 3208 B, condusă de şoferul Ciobotaru."[1]

La 27 mai, Alexianu şi Burnaia au plecat la Bucureşti. Aici, în capitala României, între cei doi s-a întâmplat ceva – documentele nu ne spun ce anume – care a dus la o situaţie tensionată. După doar trei zile (30 mai), orgolioasa aviatoare s-a întors singură la Tiraspol şi „chiar în aceeaşi zi şi-a luat lucrurile ce le avea la domnul guvernator acasă, mutându-se într-o cabană la aerodrom. Motivul acestei neaşteptate hotărâri nu se cunoaşte."[2]

De ce nu a rămas Irina Burnaia la Bucureşti? O mai lega şi altceva de Tiraspol în afară de profesorul Alexianu? Judecând după cum a evoluat relaţia celor doi, este posibil să fi fost vorba doar de decizia ei de a şi-l subordona total pe bietul îndrăgostit, ignorându-l, umilindu-l, rănindu-l, făcându-i zile fripte.

„Între 30 mai şi 18 iunie, relaţiile dintre doamna Burnaia şi domnul guvernator au fost reci. În câteva rânduri a fost invitată la masă, însă pe motive de serviciu a refuzat şi nici în inspecţii nu l-a mai însoţit. În acest interval de timp s-a încredinţat domnului arhitect Ioniţă din Dir[ecţia] Construcţiilor Odessa construirea hangarelor pe aerodromul Tiraspol. Pe timpul cât a stat la Tiraspol, domnul Ioniţă a locuit în aceeaşi cabană cu doamna Burnaia, cu care s-a împrietenit şi a avut relaţii intime.

Domnul guvernator, fiind sesizat de această legătură, a îndepărtat imediat pe domnul Ioniţă şi a încredinţat lucrarea unui

[1] Ibidem, f. 17.
[2] Ibidem.

alt constructor. În acelaşi timp, au început din nou demersurile domnului Alexianu pe lângă doamna Burnaia, prin şeful său de cabinet, domnul Verenca, reuşind astfel să o readucă la bune sentimente."[1]

Este cert că la 21 iunie, la doar trei săptămâni de la despărţirea care avusese loc la Bucureşti, Irina Burnaia şi Gheorghe Alexianu au mers împreună la Odessa, la întâlnirea periodică a guvernatorului cu prefecţii Transnistriei. Seara a avut loc banchetul oficial, deschis la restaurantul celebrului hotel Bristol, pe care sovieticii îl redenumiseră *Krasnaia*. Cineva din interior a informat că masa nu s-a servit până nu şi-a făcut apariţia doamna Burnaia, care s-a aşezat în dreapta iubitului ei.

„După banchet, doamna Burnaia, stenografa şi alte câteva persoane au fost invitate de domnul guvernator, la Castelul Tolstoi, unde s-a[u] servit şampanie şi fructe. La o oră destul de înaintată invitaţii s-au retras, iar doamna Burnaia a rămas, întrucât şi dânsa are apartament rezervat în Castelul Tolstoi"[2].

Guvernatorul şi suita sa au revenit la Tiraspol cu un automotor, la 23 iunie, la două ore după miezul nopţii. Simţindu-se stăpână pe situaţie, Irina Burnaia a început să-şi etaleze forţa:

„La 24 sau 25 iunie, pilotul Romaniţeanu, care pilota întotdeauna avionul domnului guvernator, a avut o discuţie cu doamna Burnaia. Aceasta l-a ameninţat cu destituirea, întrucât ea nu admite pe nimeni în Guvernământ care să nu i se supună în totul. În acest sens a făcut un raport, iar domnul guvernator a destituit imediat pe Romaniţeanu şi l-a trimis în ţară, deşi până la acea dată era stimat şi apreciat de domnul guvernator şi ade-

[1] Ibidem.
[2] Ibidem, f. 18.

sea invitat la masă. De atunci, doamna Burnaia pilotează avionul domnului Guvernator.

Pentru mici chestiuni personale, pentru discuții în contradictoriu, doamna Burnaia, prin influența hotărâtoare ce are, a destituit şi a mutat mulți funcționari.

Astfel, în cursul lunii iunie, a fost mutată la Direcția C.F.R. Odessa doamna Dinescu. Domnul Goțman, directorul industriei, aşteaptă să iasă decizia de destituire, tot din cauza unei discuții avute cu doamna Burnaia. În aceeaşi situație se găseşte şi domnul Brebu, funcționar la Transporturi.

Pe data de 1 iulie, tot pe motive de această natură, a fost destituit C. Grecu, directorul Comerțului. Puterea şi influența doamnei Burnaia este cunoscută de toți funcționarii Guvernământului şi, de la director până la uşier, toți i se închină."[1]

Soțul Irinei, domnul Stoenescu, nu i s-a închinat. Dintr-unul dintre dosarele aflate astăzi la CNSAS aflăm despre el că „în 1942, văzând că n-o poate scoate la capăt cu Irina, deoarece aceasta avea o serie de relații extraconjugale, i-a tras o serie de bătăi şi a divorțat de ea."[2]

Dincolo de Nistru însă...

18 octombrie 1942

NOTĂ

„Doamna Burnaia continuă a însoți în mod oficial pe domnul guvernator Alexianu în toate călătoriile sale din Transnistria. Din această cauză şi datorită faptului că de multe ori doamna Burnaia intervine cu sugestii şi păreri chiar în discuții oficiale, Domnul Guvernator începe să-şi piardă din autoritatea morală şi aproape toți funcționarii superiori din Transnistria evită a-l mai antura, atunci când este însoțit de doamna Burnaia.

Domnul secretar general ş-a exprimat față de un arhitect care aranjează locuințele funcționarilor în vederea mutării

[1] Ibidem, f. 19.

[2] Ibidem, Fond *I*, Dosar nr. 236363, vol. 1, f. 132.

Guvernământului la Odessa: *Nu, domnule, nu vreau să stau la un loc cu guvernatorul, m-am săturat, aranjează-mi cât mai departe o locuință să pot trăi liniștit.*

Primarul Odessei, domnul [Gherman] Pântea, i-a aranjat domnului guvernator două vile pe malul mării, în care doamna Burnaia are apartamente rezervate.

Un alt funcționar superior, în foarte bune relații cu familia domnului guvernator, i-a atras atențiunea în privința legăturilor ce are cu doamna Burnaia, spunându-i că nu mai poate ascunde această situație față de soția domnului Alexianu, care cunoaște chestiunea și a vrut chiar să divorțeze.

Guvernământul a cumpărat cinci avioane pentru poșta aeriană. Aceste avioane au fost aduse la Tiraspol acum două săptămâni, de către piloți. În drum, avioanele au fost surprinse de furtună, însă au ajuns cu bine la destinație.

Printr-un ordin de serviciu special, adresat tuturor Direcțiunilor din Guvernământ, domnul guvernator a citat-o pe doamna Burnaia pentru merite excepționale de felul cum a ajuns escadrila la destinație, deși doamna Burnaia nu luase parte la zbor, ci era la aerodrom."[1]

În iunie 1943, cu ocazia unei festivități care a avut loc pe un aerodrom de dincolo de Nistru, invitațiile au fost semnate: „Irina Burnaia, Director al Aviației Civile Comerciale din Transnistria" Nimeni nu-l întrebase pe generalul Gheorghe Jienescu, șeful Subsecretariatului de Stat al Aerului, dacă ea putea ocupa această funcție. Iar generalul, care avea în subordine și Direcția Aviației Civile din România, fierbea de indignare, pentru că din ordinul lui au fost distribuite resurse pentru amenajarea, înzestrarea cu avioane și încadrarea cu personal a aerodromurilor din Transnistria. Alexianu a fost însă tranșant: aviația de la est de Nistru privea exclusiv Guvernământul.

Cireașa de pe tort a venit de la Bratislava, tot în vara anului 1943, sub forma unei informări a atașatului aero

[1] Ibidem, Fond *I*, Dosar nr. 235804, ff. 22-23.

al României în Slovacia. Acesta a aflat de la un general german, care tocmai se întorsese dintr-o vizită în Est, că a întâlnit la Odessa o femeie colonel în aviația militară. Când i s-a sugerat că ar putea fi o greşeală, germanul a insistat că însăşi guvernatorul Transnistriei i-a prezentat-o cu acest grad şi că o chema Irina Burnaia. Iritat, generalul Jienescu, şeful Aeronauticii române, i-a răspuns ataşatului român de la Bratislava: „Doamna Burnaia este angajată de către Guvernământul Transnistriei, fără avizul Subsecretariatului de Stat al Aerului şi fără a avea vreun grad în armată"[1].

Firesc, în țară Irina avea o prezentare favorabilă în presă. Escadrila Bugului a fost de câteva ori subiect de reportaj. Istoria acestei subunități aero era zugrăvită elogios. Primul zbor a fost executat la 14 mai 1942. La început, a avut în înzestrare opt avioane: cinci R.W.D.-8, două Klemm şi Bückerul comandantei (nu e clar dacă mai era proprietara lui sau îl donase/vânduse Guvernământului). Cu ele, aviatorii din subordinea Irinei asigurau legătura cu cele 13 reşedințe de județ şi cu țara. În afară de Burnaia, din escadrilă mai făceau parte Emil Negoiță „la care L.A.R.E.S.-ul pare a fi renunțat prea uşor", pilot-şef, Dumitru Masgras, acrobat, un „frumuşel" şi răsfățatul escadrilei (fost instructor timp de trei ani la A.R.P.A.), Gleb Chirilovici, Victor Arnăutu, Constantin Ivan, Ştefan Vasile, Ştefan Mărculescu, Constantin Niculescu, Victor Voicescu, Aurel Vlaicu, Scarlat Dicescu, Tiberiu Marinescu şi Nicolae Moisescu (mecanic şi pilot recepționer)[2].

Despre Gleb Chirilovici ştim că s-a sinucis. S-a presupus că el şi Irina ar fi fost amanți. Îndrăgostit de ea, a cerut-o

---

[1] Arhivele Naționale, Fond *Preşedinția Consiliului de Miniştri, Cabinetul Militar*, Dosar nr. 51/1943, f. 7.

[2] „România aeriană", iunie 1943, pp. 8-9.

în căsătorie. A fost refuzat categoric şi atunci el s-a împuşcat[1]. O altă variantă este prezentată în martie 1945 de aviatorul Constantin Niculescu, în timpul unei anchete asupra căreia vom reveni într-un capitol ulterior:

> „Am fost nedreptăţit de Burnaia şi Alexianu. [...] Pilotul Chirilovici s-a sinucis în urma unor observaţii făcute lui de doamna Burnaia. Doamna Burnaia se purta autoritar şi de multe ori nedrept cu unii."[2]

Vera Chirilovici, mama lui Gleb, a fost şi ea chemată să dea declaraţii (a fost timp de şapte luni „administrator la aeroportul civil de la Dalnic, mutat apoi la Tatarca"), dar nu a oferit detalii despre motivele care au dus la tragedia din familia ei, spunând doar:

> „Fiul meu a vrut să-şi dea demisia, dar a revenit apoi şi a rămas în Escadrila Bugului. Doamna Burnaia a regretat foarte mult moartea fiului meu."[3]

În primul an, Escadrila Bugului a înregistrat 2 000 de ore de zbor. Printre avioanele pe care le avea în înzestrare se afla şi Bückerul „Jungmann" YR-NAD pe care Nadia Russo îl vânduse Guvernământului Transnistriei[4]. În 1943, Guvernământul a mai achiziţionat încă 15 avioane Klemm din Germania, pentru a înfiinţa şi o şcoală de pilotaj la sediul escadrilei, care era pe aerodromul Tatarca, lângă Odessa. Pe acest teren de zbor, la 3 iunie 1943, de Ziua Eroilor (Înălţarea), a început construcţia unei aerogări după planurile arhitectului Horia Creangă.

---

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 236363, vol. 1, f. 133.
[2] Ibidem, Fond *P*, Dosar nr. 007248, f. 57.
[3] Ibidem, f. 56.
[4] „România aeriană", septembrie 1942,

Dar mersul războiului a făcut ca Irina Burnaia să-şi piardă poziția privilegiată din Transnistria. După Bătălia de la Stalingrad germanii şi aliații lor s-au aflat mai tot timpul în retragere. Când, în primele luni ale anului 1944, sovieticii s-au apropiat de Transnistria, Irina Burnaia a venit cu escadrila în țară şi s-a stabilit pe aerodromul Săvârşin[1].

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 236363, vol. 1, f. 133.

Capitolul VII

UN AMURG CÂT UN DECENIU

În a doua jumătate a anilor '30, Ioana Cantacuzino pare să fi pilotat mai puțin decât aviatoarele care s-au format la şcoala pe care o deținea. Mențiunile despre călătoriile ei aeriene sunt rare. Iar când a izbucnit cel de-al Doilea Război Mondial, ambițiile ei politice i-au adus numai necazuri. De fapt, au distrus-o!

La începutul anului 1938, regele Carol al II-lea a modificat constituția, instaurând un regim autoritar. Una dintre cele mai importante decizii pe care le-a luat a fost aceea de a interzice partidele politice. Referitor la Mişcarea Legionară, măsurile au fost mult mai dure. Corneliu Zelea Codreanu a fost închis în aprilie 1938, iar şapte luni mai târziu, în noiembrie, a fost asasinat împreună cu alți 13 camarazi, sub pretextul că ar fi încercat să evadeze dintr-un convoi care îi transporta dintr-o închisoare la alta. În realitate, au fost sugrumați de jandarmi, apoi împuşcați în spate.

A fost o perioadă în care mulți adepți ai mişcării lui Codreanu au suportat represaliile guvernului. Despre Ioana Cantacuzino, poliția şi jandarmeria aveau informații că a rămas fidelă convingerilor sale politice şi că are manifestări anticarliste. Inevitabil, momentul arestării ei a venit. A fost ridicată la 10 octombrie 1939 şi a fost reținută (petrecându-şi cea mai mare parte a timpului la Spitalul „Filantropia") până la 18 decembrie 1939, când, printr-o

decizie a ministrului de interne, i s-a fixat domiciliul obligatoriu în comuna Sadaclia, aflată în jumătatea sudică a Basarabiei[1]. Şcoala de aviație „Mircea Cantacuzino" a fost desființată.

Nu este clar (documentele sunt vagi) când a fost internată aviatoarea la spitalul „Mârzescu" din Braşov. Următoarea dată certă este 13 aprilie 1940, ziua în care Ioana a fost adusă sub escortă la Bucureşti. Trenul în care se afla a intrat în Gara de Nord aproape de miezul nopții şi, după o oră petrecută la Prefectura Poliției Capitalei pentru formalități, a fost internată la Sanatoriul Diaconeselor, pe cheltuiala familiei. „Conform dispozițiunilor, s-a procedat la internarea sus-numitei în acel sanatoriu – la ora 1,40 – fixându-se un post permanent de pază din doi agenți şi trei gardieni, ce se vor schimba la câte 12 şi 8 ore"[2].

La 18 aprilie, un comisar de poliție a venit la sanatoriu şi a pus-o în libertate, din ordinul ministrului de interne.

Îmbunătățirea situației Ioanei se datora noului curs pe care regele l-a dat relației sale cu legionarii, pe care-i considera apropiați de Germania. Simțind că Berlinul va avea un cuvânt greu de spus în ceea ce privea Europa Răsăriteană, Carol al II-lea a decis să facă pace cu Horia Sima, unul dintre liderii legionari care-şi disputau autoritatea în cadrul mişcării după asasinarea lui Codreanu.

În vara anului 1940, România a pierdut teritorii în favoarea Uniunii Sovietice (Basarabia, nordul Bucovinei şi Ținutul Herța) şi Ungariei (aproximativ jumătate din Ardeal). Legionarii, care vedeau în pacea cu regele doar un răgaz pentru a organiza o nouă lovitură la adresa lui, au profitat de faptul că românii (inclusiv armata) l-au considerat pe Carol al II-lea marele vinovat al dramei pe care

---

[1] Ibidem, Dosar nr. 260476, f. 29.

Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 260476, f. 16.

națiunea o trăia. Şi, imediat după dictatul de la Viena (30 august 1940), Horia Sima a cerut abdicarea regelui. Desigur, dacă acest fapt s-a întâmplat până la urmă (6 septembrie 1940), a fost pentru că generalul Ion Antonescu i-a impus suveranului să lase tronul fiului său, Mihai.

În aceste momente tensionate – sfârşit de august şi început de septembrie 1940 – Horia Sima a stat ascuns la Braşov. Avea motive: Carol al II-lea demonstrase în mai multe rânduri că nu dădea doi bani pe viața legionarilor. Tot în oraşul de sub Tâmpa s-a aflat, în aceeaşi perioadă, şi Ioana Cantacuzino. Pe baza unor însemnări ale unui membru al familiei Dora şi Heinrich Polonyi, saşi din Braşov, istoricul Ion Calafeteanu a reconstituit fragmente semnificative ale tumultului legionar din localitate[1].

Încă de la 11 august sosise la familia Polonyi un tânăr, Eugen Necrelescu, având asupra sa o scrisoare de recomandare din partea prințesei Cantacuzino. Două zile mai târziu, a venit şi Ioana. În următoarele săptămâni, cei doi au locuit în casa acestei familii sau au mers prin localitățile învecinate pentru propagandă. Soții Polanyi nu erau deranjați de faptul că găzduiau doi membri ai Mişcării Legionare, fiind susținători ai mişcării naziste din Germania.

La 3 septembrie şi-a făcut apariția şi Horia Sima, îmbrăcat în haine de locotenent, însoțit de un camarad. A doua zi, la Bucureşti, Constanța şi Braşov, legionarii au declanşat asaltul asupra unor instituții sensibile ale puterii. În oraşul transilvănean, au ocupat Prefectura şi centrala telefonică. Regele a încredințat formarea guvernului generalului Antonescu; Horia Sima a rămas în aşteptare în casa familiei Polonyi[2].

---

[1] Ion Calafeteanu, *Unde s-a ascuns Horia Sima de frica lui Carol al II-lea*, vezi http://www.historia.ro.

[2] Ibidem.

Joi, 5 septembrie, spre seară, au sosit fruntaşi legionari cu mesaje de la Antonescu, pentru formarea guvernului. Către miezul nopții, au apărut Ioana Cantacuzino şi Necrelescu:

„...ambii murdari, obosiți, înfometați şi însetați, altfel se simțeau bine şi erau nespus de fericiți de întorsătura pe care o luaseră lucrurile. Cei doi au povestit întâmplările prin care trecuseră în ultimele două zile: un atac eşuat cu un grup de legionari asupra jandarmeriei din Braşov, apoi unul asupra postului de radio Bod. Aici a fost chiar mai rău: au fost prinşi, legați, tratați grosolan, loviți cu picioarele, iar maşina, armele, banii şi obiectele de valoare le-au fost confiscate. La un moment dat însă, în urma unui ordin telegrafic al generalului Antonescu, toți cei arestați au fost puşi în libertate, iar prințesa Cantacuzino şi Necrelescu au putut pleca spre vila familiei Polonyi"[1].

A urmat o noapte de negocieri între Mihai Antonescu, sosit la Braşov, şi Sima. În dimineața următoare, Sima, Cantacuzino şi alți legionari au luat masa, împreună cu familia Polonyi, au scris în Cartea de onoare a familiei, apoi au plecat spre Bucureşti cu maşina prințesei.

Au urmat patru luni în care Antonescu şi legionarii şi-au împărțit puterea. Ce a făcut Ioana Cantacuzino în această perioadă rămâne un mister. În dosarul ei de la Siguranță nu găsim nicio informație. Nu pare nici să fi fost prea interesată de aviație. În orice caz, Şcoala „Mircea Cantacuzino" a fost reînființată abia la 11 februarie 1941, la aproape trei săptămâni de la înlăturarea legionarilor de la putere[2].

La 14 februarie 1941, Siguranța era sesizată de prefectul poliției Bucureşti că doamna Ioana Cantacuzino

„...a fost şi a rămas cea mai periculoasă agitatoare printre aviatori.

---

[1] Ibidem.

[2] „România aeriană", ianuarie-februarie 1941, p. 26.

Duminică, 2 februarie, în casele doctorului Lucescu din strada Mântulescu [Mântuleasa – n.a.] nr. 30, cuib recunoscut de propagandă legionară, Ioana Cantacuzino a declarat că toate comunicatele oficiale ce se dau la radio şi se publică în ziare sunt pure invenţii pentru a-i defăima pe legionari.

La adresa indicată se ţin dese reuniuni, mai ales feminine, în care se defăimează conducătorii actuali ai Statului şi se face apologia rebeliunii legionarilor"[1].

Siguranţa a răspuns că, deşi ţinea sub supraveghere casa doctorului Lucescu şi a percheziţionat-o în mai multe rânduri, nu au fost observate întruniri legionare.

La începutul lunii martie însă, din ordinul generalului Ion Antonescu, atât prinţesa Cantacuzino, cât şi fiica ei, Ioana Carp au fost arestate şi internate în lagărul de la Târgu-Jiu. Motivul acestei măsuri prezentate în toate ziarele importante şi la radio a fost acela că ambele „desfăşurau o acţiune de defăimare a Conducătorului Statului şi a regimului actual de guvernare" şi că îşi schimbau foarte des domiciliul, pentru a nu putea fi urmărite de Siguranţă[2].

Relaţiile dintre prinţesa Cantacuzino şi fiica ei erau reci. Ioana Carp, care abia împlinise 24 de ani, era deja la a treia căsătorie. După ce a fost măritată cu Dinu Sturza şi cu Matei Ghica, la 19 februarie 1941, cu puţin timp înainte de a fi arestată, s-a căsătorit cu Alexandru Rahmistriuc[3].

Ioana Cantacuzino a susţinut că era nevinovată. În acest sens, la 5 martie 1941 a declarat în scris:

„Subsemnata Ioana Cantacuzino, cu domiciliul în Bucureşti, la Hotel Athénée Palace, unde m-am mutat din forţă majoră, întrucât locuinţa mea din Bd. Brătianu 24 a fost deteriorată de

---

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 260476, f. 31.

[2] Ibidem, f. 87 şi f. 99.

[3] Ibidem, f. 102 şi f. 113.

cutremur [este vorba de marele cutremur din noaptea de 9/10 noiembrie 1940 – n.a.]. Țin să precizez că niciun moment şi niciun motiv nu mă determină ca să-mi ascund domiciliul.

Dacă se pune ceva în sarcina mea, că aş fi criticat pe domnul general Antonescu, Conducătorul Statului, este un neadevăr şi o calomnie murdară din partea vreunui răuvoitor. Am avut şi am admirație față de domnul general Antonescu, care ne-a salvat țara şi a întărit ordinea, scăpându-ne de aceia care făceau jocul duşmanilor noştri.

Țin să afirm cu toată tăria şi sinceritatea că voi păstra şi pe viitor aceeaşi atitudine de respect față de Conducătorul Statului şi nu mă voi amesteca, după cum nici până astăzi nu m-am amestecat în clevetiri sau alte acțiuni."[1]

Informatorii din lagărul de la Târgu-Jiu au observat însă altceva:

„Datorită bunăvoinței conducătorului lagărului, legionarii şi legionarele din lagăr continuă a ține întruniri de cuib şi a face o intensă propagandă în rândurile celorlalți deținuți.

În noaptea de înviere, legionarele Marietta Sadova şi Ioana Cantacuzino au umplut pahare cu untdelemn, au pus în fundul lor fotografia lui Codreanu şi s-au închinat ca la candele, rugându-se ca în curând Conducătorul Statului să piară, spunând rugăciunea legionară prin care [se] doreşte moartea domnului general Ion Antonescu"[2].

Merită amintit că Marietta Sadova, colega de „intenții criminale" a Ioanei, era soția lui Haig Acterian, fost director al Teatrului Național, întemnițat şi el la Lugoj; ea însăşi era actriță şi regizor (numele de scenă îl avea din prima căsătorie, cu Ion Marin Sadoveanu).

Antonescu nu era însă convins că acuzațiile aduse Ioanei Cantacuzino erau reale. Bănuia că a fost dezinformat de

[1] Ibidem, f. 97.
[2] Ibidem , f. 126.

poliție, care uneori exagera. De aceea, a ordonat eliberarea prințesei, care a ieşit din lagăr la 18 mai 1941[1].

La 12 iunie 1941 era la Braşov, unde s-a cazat la Hotelul Coroana. A doua zi s-a prezentat la poliție pentru viză, iar în ziua următoare s-a întors la Bucureşti. Siguranța a continuat s-o urmărească:

> „Cât a stat în localitate, doamna Cantacuzino a fost permanent supravegheată de organele noastre. Domnia sa nu a părăsit camera de la hotel niciun moment, nu a avut nicio convorbire telefonică, nici cu oraşul, nici cu interurbanul şi nu a luat contact cu nicio persoană suspectă sau necunoscută de noi"[2].

Prin luna august 1941, Siguranța a cerut continuarea verificărilor asupra Ioanei Cantacuzino, dar şi a unui colonel în rezervă, Gheorghe Petrescu, care ar fi transformat locuința sa într-un „cuib legionar feminin". Exasperat, Ion Antonescu a ordonat:

> „Să se înceteze sistemul! Primesc plângeri numeroase. Generalul Vasiliu să ia măsuri să nu se exagereze. Au fost printre legionari foarte mulți oameni cumsecade. Tocmai aceştia sunt jigniți de o poliție care nu judecă"[3].

Până la urmă, Conducătorul Statului s-a îndurat şi de fiica prințesei Cantacuzino. Ioana Carp a putut să iasă din lagăr în decembrie 1941. Pe cererea de eliberare pe care o făcuse Grigore Carp, tatăl ei, Ion Antonescu a pus următoarea rezoluție: „Să fie pusă în libertate şi supravegheată. Dacă continuă, să fie pusă din nou unde merită".[4]

---

[1] Ibidem, f. 118.
[2] Ibidem, f. 131.
[3] Ibidem, f. 154.
[4] Ibidem, f. 141.

Ioana Cantacuzino părea că nu-şi găsea locul. Siguranța, aflată pe urmele ei, a observat că îşi schimba des domiciliul şi că din când în când se întâlnea cu persoane străine: un jurnalist italian, un general german... Punea ceva la cale?

În realitate, prințesa se scufunda în singurătate. Chiar dacă cei care o urmăreau nu păreau să cunoască acest lucru (sau nu îi interesa), izolarea ei a devenit din ce în ce mai puternică. Se simțea dezamăgită şi bolnavă. Până la urmă, a decis să se retragă la casa ei din Călimăneşti, pe care a găsit-o deteriorată (fără să fie informată, fusese folosită ca spital pentru răniții de pe front).

Târziu, prin 1949, a simțit nevoia să lase câteva rânduri despre drama ei. Povestea este cutremurătoare:

„Ieşind bolnavă din lagărul de la Târgu-Jiu în mai 1941, am intrat în sanatoriu, unde m-a apucat războiul. După aceea, nemaiavând locuință (apartamentul ce-l aveam cu chirie fiind avariat de cutremur) şi negăsind de închiriat, am locuit pe la unii şi alții, primită cu teamă de frica poliției, ca o fostă internată în lagăr. Cererea de a lucra într-un spital mi-a fost refuzată pe acelaşi motiv. Nu-mi puteam găsi niciun rost. Iarna grea şi lungă 1941-1942 mi-am petrecut-o astfel, suferind mult de frig. Văzând, la ultima gazdă unde trăsesem, că au grijă mare de poliție şi că nu mai pot sta, am căutat din nou să găsesc o soluție. Atunci, amintindu-mi de casa noastră de aci, din Călimăneşti, cu pădurea alături şi, deci, cu posibilitate de încălzire, m-am hotărât, în puține ceasuri, să viu aci, să stau câteva zile şi să-mi dau timp de a-mi alcătui viața într-un fel sau altul. Nu vroiam să mai stau pe capul altora şi nici să mă simt izgonită sau tolerată. Aici, în casa noastră, cu bătrânul Bobâncă, care mă cunoştea de când eram copil mic, nădăjduiam să găsesc odihnă şi răgaz.

Astfel am sosit aci, neanunțată, la 13 martie 1942. Dar de la început am văzut că mă înşelasem. Bobâncă m-a primit cu mai multă neîncredere decât toate celelalte gazde: *Cum, Duduie, trăiți? Noi ştiam că ați fost doborâtă cu avionul, ca spioană!* mi-a spus întru început. (Spioană pentru nemți! Cu țara plină de ei, nu

văd cum ar fi avut nevoie de mine, dar aşa zicea lumea, se vede). Nevoită să mă prezint la poliţie, cu biletul meu de eliberare din lagăr, am simţit îndată cum intram iarăşi în atmosfera aceea urâtă de suspiciune, supraveghere şi neîncredere. Tot satul, toată populaţia, gândea ca Bobâncă. N-am văzut un chip simpatic, nicio privire de bun venit nu m-a întâmpinat. Era groaznic!

M-am plimbat de câteva ori, să regăsesc amintiri, să văd schimbările. La întoarcere, după foarte scurt timp, Bobâncă venea să-mi spuie unde fusesem: *Fiecare mişcare pe care o faceţi, noi o ştim. Toată lumea din sat vă urmăreşte mişcările.* Le era teamă, se vede, să nu spionez, prin sat, vreun secret militar de mare importanţă!

Am uitat să spun că la sosire am găsit casa aranjată în spital cu 160 de paturi. În sufragerie era sala de operaţii, în oficiu, etuvă şi dezinfectare, şi peste tot numai paturi. Vara şi toamna 1941 fusese aci mai întâi spital german şi apoi românesc. Fiecare n-au stat însă decât puţin timp, casa nefiind potrivită pentru acest scop. Mobila, covoarele etc. erau puse în podul grajdului. La sosirea mea, Bobâncă mi-a aranjat camera părinţilor, aducând acolo mobila şi cele necesare. Mai târziu au fost ridicate paturile, renunţându-se la ideea spitalului. Statul în podul grajdului însă a dăunat mult lucrurilor, care au fost mucegăite şi stricate în fel şi chip. Saltelele, păturile şi pernele au fost pătate de sânge şi medicamente. Păturile le-am trecut toate prin cazanul de apă fiartă. Aş fi vrut să bag şi saltelele, barem la etuvă, dar n-am reuşit. Duşumelele suferiseră, de asemenea, mult, din cauza dezinfectantelor şi a cuielor de la bocanci. În unele camere, unde vopseaua de pe scânduri suferise mai mult, a trebuit să spăl complet vopseaua cu sodă caustică. Dar aceasta am făcut-o mult mai târziu, în vară; să-mi reiau firul poveştii [de] unde l-am lăsat.

Văzând animozitatea satului faţă de mine, n-am mai ieşit deloc afară din grădină; rar de tot mă plimbam puţin prin pădure. Zăpada era încă mare şi mai aveam ger. Am mers atunci la Sibiu, să-mi văd prietenii de acolo şi să-mi cumpăr cărţi. Şi acolo însă m-am lovit de aceeaşi teamă de poliţie. Îmi făcea rău să văd cu câtă fereală îmi vorbea lumea. Într-o zi, mergând pe stradă la Sibiu, cineva îmi apucă mâna pe la spate, mi-o sărută pe furiş şi-mi şopteşte: *Nu pot sta de vorbă, iertaţi-mă!* Când trece în grabă pe lângă mine, recunosc un prieten pe care nu-l mai văzusem de

câţiva ani. Mă simţeam un fel de pestiferată. Şi pentru ce vină, Doamne? Am cumpărat un maldăr mare de cărţi, m-am abonat la tot felul de reviste şi ziare, mi-am făcut nişte provizii de alimente şi m-am întors acasă la Călimăneşti.

Cum venise Paştele, i-am adus lui Bobâncă tot felul de bunătăţi şi vin la sticle, cum îmi ceruse. Când i le-am dat, veni vorba de cât mai stau aci. I-am spus că nu ştiu, neavând unde merge, că voi vedea. Atât i-a trebuit! A început să-mi spună tot felul de lucruri, ca să mă convingă de imposibilitatea pentru mine de a sta mult aci. L-am lăsat să spună şi m-am retras în casă, să-mi văd de cumpărături şi mai ales de cărţi.

Oricât de mare era chinul pentru mine când intram în contact cu bipedele numite oameni, în casă, aci, mă simţeam bine, şi oarecum ferită de rele prin amintirea copilăriei. Părinţii îmi păreau prezenţi. Lângă casă, cu cartea în mână, parcă îmi mai uitam de soarta duşmană, care nu-mi îngăduia prietenie.

Singură cu gândurile. Gânduri, gânduri...

Nici de scris n-am mai putut scrie, foarte curând după sosirea aci. La început, scrisesem, bineînţeles, tuturor. Multe au rămas fără răspuns, altele [au primit] răspunsuri seci. La mulţi cărora le scrisesem, se înfiinţase numaidecât un agent de poliţie să-i întrebe de unde mă cunosc, ce legături au cu mine etc. În astfel de condiţii, bineînţeles că bieţii oameni nu mai îndrăzneau să-mi scrie. Singurătatea se închidea pe mine tot mai desăvârşită.

Scriu aceste însemnări la cererea unei prietene, pe măsură ce-mi vin în minte întâmplările, fără plan şi fără ciornă.

Mai târziu le voi revedea, ordona şi şlefui.

De se vor găsi înainte, aceasta să se ştie.

Călimăneşti, 15 martie 1949
(ziua de naştere a lui Miki).
SS /Ioana Cantacuzino/"[1]

Despre ce a urmat nu a mai scris. Poate nu a mai văzut rostul. Pe cine să intereseze viaţa unei prinţese? În România se instaurase regimul comunist care nu putea să aducă

[1] Arhivele Naţionale, Filiala Vâlcea, Fond *Ioana Cantacuzino*, Dosar nr. 54, ff. 29-31.

nimic bun pentru o reprezentantă a „clasei exploatatoare" În cel mai fericit caz, putea s-o ignore...

Desigur, Ioana Cantacuzino, prin originea şi trecutul ei politic, a fost considerată suspectă şi nu a fost ignorată:

> „Raportăm că a fost identificată numita Ioana Cantacuzino, ce domiciliază în comuna Călimăneşti, Vâlcea. Sus-numita, în prezent, nu are niciun fel de ocupaţie, trăieşte vânzându-şi din lucrurile casnice pe care le mai are.
>
> În ceea ce priveşte activitatea şi legăturile prezente, se constată că toate acestea sunt inexistente. Nu mai duce niciun fel de activitate şi nici nu are legături cu elementele duşmănoase regimului.
>
> [...] Mai are o fiică, care este fugită peste graniţă din anul 1940 [datare evident greşită, din moment ce Ioana Carp a fost închisă la Târgu-Jiu din februarie până în decembrie 1941 – n.a.] şi nu mai ştie nimic despre ea din anul 1947 , când a primit o scrisoare de la ea în care îi scria că este bine, sănătoasă şi se găseşte în Indii, unde s-a căsătorit cu un cetăţean englez. Sus-numita i-a răspuns la scrisoarea primită, însă nu a mai primit niciun fel de răspuns. Deci, nu se ştie dacă mai trăieşte sau nu.
>
> Organele noastre au luat măsuri de supraveghere atât a ei, cât şi a corespondenţei, pentru a se stabili dacă mai primeşte sau nu corespondenţă din străinătate."[1]

Această notă informativă către Centru a fost semnată de maiorul Eugen Vistig şi locotenentul-major N.T. Grigorescu din Regiunea Craiova a Securităţii Poporului la 19 septembrie 1950. Noua primejdie, care promitea alte zile de încarcerare, era însă tardivă. Ioana Cantacuzino a închis ochii la 15 decembrie 1951, înconjurată de amarul amintirilor. Sfârşitul a venit după un deceniu de singurătate, sărăcie şi boală.

---

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 260479, f. 4.

Capitolul VIII

UN MARE MISTER

„Ultima perioadă a vieții, Smaranda Brăescu o va petrece în familie, în cartierul bucureştean Bucureştii Noi, alături de sora ei şi de nepoate, a căror imaginație o va încânta cu povestiri despre minunatele ei performanțe, despre felul cum a reprezentat cu cinste tricolorul român în Europa şi America..."[1]

Cu aceste cuvinte îşi încheie V. Firoiu capitolul dedicat marii paraşutiste din cartea sa „Amazoanele cerului" Cât neadevăr! De altfel, se poate presupune că aceste rânduri nu au fost scrise de autor, care a decedat înainte de finalizarea manuscrisului. Firoiu nu era un om dezinformat. Probabil că una dintre persoanele care a dat forma finală textului cărții a simțit nevoia să pună în pagină cam ce credea (sau ce era bine să se creadă) despre Smaranda Brăescu.

În realitate, ultima parte a vieții ei este un mare mister. Pur şi simplu, nu ştim unde se află mormântul Smarandei Brăescu. Nu ştim nici măcar ce s-a întâmplat cu ea după 2 iunie 1946.

Varianta care circulă astăzi despre ultimii ei ani este următoarea: după fraudarea alegerilor din noiembrie 1946 Smaranda a semnat un protest, alături de alte personalități. Pentru acest lucru, a fost dată în urmărire, însă niciodată nu a fost prinsă. A fost judecată în contumacie şi

[1] V. Firoiu, *op. cit.* p. 96.

condamnată la doi ani de închisoare. Suferea de cancer mamar şi a fost operată în secret, fără succes. A murit la 2 februarie 1948, la o mănăstire din Cluj şi a fost înmormântată sub numele fals de Maria Popescu.

Dar dosarul ei de la CNSAS spune ceva destul de diferit. În primul rând, a fost dată în urmărire generală în iunie 1946, cu aproape o jumătate de an mai devreme decât se crede:

NOTA TELEFONICĂ
Nr. 2702 CII
Din 20 iunie 1946

către
DOMNUL INSPECTOR REGIONAL DE POLIŢIE
BUCUREŞTI
CONSTANŢA
PITEŞTI
CLUJ

Avem onoarea a vă ruga să binevoiţi a da dispoziţiuni organelor poliţieneşti din raza Inspectoratului dvs. pentru identificarea numitei SMARANDA BRĂESCU, cunoscută paraşutistă şi aviatoare.

În caz de aflare, va fi arestată şi înaintată Direcţiunei Generale a Poliţiei, Corpul Detectivilor, sub sigură pază, anunţându-se telefonic.

La arestare, i se va face o minuţioasă percheziţie, ridicându-se orice material ce interesează ordinea şi siguranţa Statului.

ŞEFUL CORPULUI DETECTIVILOR
Subinspector de Poliţie

Alex. Nicolschi[1]

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 260085, f. 5.

Smaranda era căutată pentru implicarea ei într-o acțiune anticomunistă. Câțiva tineri ofițeri paraşutişti cu experiența frontului au dorit să se pună la dispoziția Partidului Național Țărănesc în vederea unei acțiuni de amploare pentru răsturnarea regimului comunist. Sigur, astăzi ştim că cei care au crezut într-un apropiat conflict între Est şi Vest au greşit. Mulți români îşi făceau speranțe că occidentalii nu vor permite sovieticilor să-şi impună regimuri politice fidele în Europa Răsăriteană şi li se părea o chestiune de patriotism să aibă o contribuție la alungarea comuniştilor dincolo de graniță, la momentul oportun.

Astfel, Smaranda a acceptat să se alăture micului grup al paraşutiştilor militari. Iar acea parte a poliției care era deja fidelă guvernului Petru Groza a aflat despre întâlnirile „complotiştilor", imediat după ce aceştia l-au contactat pe fruntaşul țărănist Ilie Lazăr.

Căpitanul paraşutist Mihai Țanțu a fost arestat şi din declarația lui aflăm cum au stat lucrurile:

DECLARAȚIE

Subsemnatul căpitan paraşutist MIHAI V. ȚANȚU, referitor la întâlnirea avută cu domnul Ilie Lazăr, declar următoarele:

– După despărțirea mea de Domnul Avocat Calley aveam în vedere să întreprind o nouă acțiune în ceea ce priveşte găsirea factorului politico-moral pe care să mă sprijin. Aveam în sprijinul întreprinderii acestei acțiuni două elemente: vechea mea camaradă de aerodrom Smaranda Brăescu şi [pe] domnul Ion Groşanu, ziarist, cu care făcusem cunoştință tot prin Smaranda Brăescu, în următoarele împrejurări:

În dorința ca, la momentul oportun (moment oportun când trebuia să încep o acțiune în cadrul organizației, după indicațiile ce aş fi primit prin domnul Calley), să vin şi cu un aport intelectual, în afară de cel tehnic al meu, într-o discuție avută cu Smaranda Brăescu, am întrebat-o dacă printre cunoştințele ei

nu are vreuna care să satisfacă acest deziderat al meu (Smaranda ştia că am în jurul meu un grup de oameni, că mă găsesc în ilegalitate şi că sunt subordonat unei organizaţii). Mi-a propus o întâlnire cu domnul Ion Groşanu, ziarist, care după spusele ei, luptase îndârjit prin scris contra actului de la Viena şi avea înalte sentimente de român.

În adevăr, în una din zile, la prânz, condus de Smaranda, am fost acasă la domnul Groşanu (cunosc casa, nu ştiu adresa).

Discuţia ce a avut loc a clarificat în primul rând poziţia mea. Adică, i-am explicat domnului Groşanu situaţia mea de ilegalitate, credinţele mele (naţionaliste, monarhiste-constituţionale, dorinţa mea de a activa contra actualului regim pe care-l consideram a avea tendinţa să atrofieze sentimentul naţional) şi că mă găsesc subordonat unei organizaţii (asupra căreia nu i-am dat prea multe detalii, căci nu le ştiam nici eu) care coordonează activitatea diferitelor organizaţii ilegale din ţară.

I-am cerut ca, atunci când vom avea nevoie, să ne acorde sprijinul scrisului său. Domnia sa a căzut de acord, dar mi-a comunicat că momentan nu este oportun să ne întâlnim, căci, fiind deja suspectat, am putea să ne periclităm unul altuia situaţia.

Deci, acestea erau cele două elemente de care dispuneam în martie 1945, când am rămas singur şi când vroiam să găsesc totuşi o utilizare a posibilităţilor mele şi o satisfacere tendinţelor mele.

Am rugat-o deci pe Smaranda Brăescu să-mi faciliteze o întâlnire cu domnul Ilie Lazăr. La Domnia sa m-am gândit atunci, întrucât ştiam că-l cunoscuse pe tatăl meu, Vasile Ţanţu, ca luptător naţionalist şi fuseseră împreună în repetate rânduri colegi în Parlament (Senat) şi deci numele meu nu îi era străin.

I-am spus Smarandei să comunice domnului Ilie Lazăr cine sunt, că mă găsesc în ilegalitate, că m-am desprins recent dintr-o organizaţie ilegală şi că doresc să stau de vorbă cu Domnia sa spre a-i cere sfatul şi, eventual, o utilizare.

I-am cerut, de asemenea, Smarandei, să-i comunice domnului Groşanu de această întâlnire şi că-l rog să accepte să fie de faţă. Să comunice de asemenea domnului Ilie Lazăr participarea la întrevedere şi a domnului Groşanu.

Am înmânat domnului Ilie Lazăr, tot prin Smaranda, o schiţă a încăperii unde urma să aibă loc întrevederea (casa domnului

Ghinea, Calea Griviței nr. 39) și să-mi comunice data și ora (s-a fixat, cred, 5 sau 6 III. 1945, ora 20).

Nu pot afirma dacă Smaranda a cunoscut anterior pe domnul Ilie Lazăr sau nu. Cred, mai degrabă, că acceptarea s-a făcut pe baza cunoștinței cu tatăl meu și al unui contact ce s-ar fi luat între domnul Ilie Lazăr și domnul Groșanu, care se cunoșteau, după cum am constatat la întrevedere.

În ziua și la ora indicată, după ce luasem măsurile necesare ca să [se] supravegheze casa (sublocotenentul Sassu și Nicolescu), a sosit întâi domnul Groșanu, apoi eu și în urmă domnul Ilie Lazăr. La urcare în ascensor, a fost însoțit de sublocotenentul Sassu (fără ca domnul Ilie Lazăr să știe cine este), care avea misiunea să se convingă că va găsi apartamentul și să ne comunice dacă între timp vine altcineva.

Discuția ce a urmat a avut drept scop identificarea celor necunoscuți (eu și domnul Ghinea), apoi expunerea mea, care a clarificat domnului Ilie Lazăr detaliat ceea ce-i comunicasem prin Smaranda: ilegalitatea mea, dependența mea de până atunci de un for pe care l-am considerat inactiv (domnul Ilie Lazăr a confirmat că-i cunoaște existența în urma unui raport sau corespondență ce a primit de la ei) și l-am părăsit, posibilitățile mele (că aș dispune de un grup cu care aș putea activa) și dorința mea de acțiune. Mi-am exprimat apoi părerea că ar fi bine ca acțiunea celor câteva grupări ilegale existente în țară să poată fi coordonată și unificată.

Am ridicat apoi problema Basarabiei, că mă privea și mă durea direct, afirmându-mi speranța că Basarabia va reintra în hotarele ei firești.

M-am adresat Domniei sale întrucât îl cunoșteam cel mai dinamic element al acțiunii fățișe și ar putea, prin urmare, să-mi dea o utilizare sau directive asupra modului de acțiune, ca factor ce cunoaște momentele politice și ar putea dirija, în mod concret și la momentul oportun, diferitele faze ale unei acțiuni ilegale ca cea a mea.

La toate acestea, domnul Ilie Lazăr a spus că Partidul Național Țărănesc și Domnia sa sprijină orice inițiativă românească. Că noi din ilegalitate trebuie să menținem rezistența morală a Neamului, tot așa cum P.N.Ț. și Domnia sa o sprijină fățiș, dar că e necesară prudența, întrucât orice acțiune și stadiu al acestei

acțiuni ar depinde de o anumită dezvoltare a factorilor externi şi de împrejurările interne.

Mi-a aprobat acțiunea mea personală, exprimându-şi părerea de rău că un grup de legionari urmând acțiunea de trădare a lui Pătraşcu, a trecut de partea comuniştilor.

A rămas ca Domnia sa să studieze propunerile mele, să vadă ce e de făcut şi ca legătura să fie făcută prin domnul Groşanu.

Însă, a doua zi survenind arestarea domnului Groşanu, contactul nu s-a mai reluat, eu părăsind mai târziu Bucureştiul, sesizat de chestiunea cu Sachelarie, precum şi de avertismentul domnului Ilie Lazăr, transmis prin Smaranda, să plec şi să mă pun la adăpost.

Declarația am dat-o liber şi nesilit de nimeni.

Căpitan paraşutist Țanțu Mihai[1]

Cei care au urmărit-o pe Smaranda Brăescu au făcut tot posibilul să o aresteze. Aşa cum reiese din dosarul ei, agenții de poliție au primit note de la informatorii lor, au filat persoane de care „gloria" interbelică a României era apropiată şi i-au interogat rudele.

La 25 iulie 1946, Siguranța afla că Smaranda era protejată de jurista Ella Negruzzi, prima femeie care a avut dreptul de a pleda în tribunalele din România. Sora Ellei, doamna Racoviță, o adăpostea la via ei de lângă Iaşi. „Peste două zile maximum, doamna Racoviță pleacă la Iaşi şi se duce direct la via sa. Ea va duce corespondență pentru Smaranda Brăescu de la fratele său şi familie, precum şi bani de la partid pentru ea. Sursa cere discrețiune absolută, fiind unica deținătoare a informației"[2].

Agenții Siguranței au urmărit-o pe Ana Racovitză de la Bucureşti la Iaşi, dar acolo au decis, pe baza unor informații mai noi, să verifice alte vii:

---

[1] Ibidem, f. 67-70.

[2] Ibidem, f. 86.

13 august 1946

NOTĂ

În executarea misiunii încredințate cu ordinele nr. 100786 şi 100787 din 5 august 1946, transportându-mă împreună cu Alinescu O. şi Văraru St. în oraşul Iaşi, am onoare a raporta:

Sosind cu trenul în ziua de 6 august 1946 la ora 8,30, am luat în filaj pe doamna Ana Racoviță, care a descins din trenul rapid nr. 63, vagonul de dormit, împreună cu două valize voluminoase, fiind întâmpinată la coborâre de un individ identificat în persoana farmacistului Iancovici, coproprietarul farmaciei Racoviță din strada I.C. Brătianu.

Împreună cu farmacistul Iancovici s-a urcat într-o trăsură şi au mers în strada Gândul nr.1, proprietatea avocatului Axinte, lăsând post fix cei doi colegi.

La ora 8,45, prezentându-mă la Chestura Poliției Iaşi domnului Marinescu Virgil, şeful Siguranței, şi declinându-mi misiunea de îndeplinit, mi-a pus la dispoziție pe agentul încercat şi priceput Şoiman Constantin şi plasându-l în postul fix împreună cu agentul Văraru St.

Însoțit de colegul Alinescu O., ne-am prezentat domnului Chestor Vâlcu, care, cunoscând misiunea noastră prin şeful Siguranței, l-am rugat, să ne ajute. A răspuns punându-ne la dispoziție pe şeful biroului de circulație, comisarul Hahamu, şi împreună am mers în Piața Unirei, angajând pentru lucrările şi nevoile filajului o maşină taxi.

Continuând investigațiile relative la Smaranda Brăescu, am aflat că fratele său, Brăescu Panait, fost maior de jandarmi şi în prezent maior de rezervă, locuieşte în proprietatea sa din satul Vlădiceni, comuna Bucium, județul Iaşi, proprietate cumpărată la 1 mai 1946 cu suma de lei 40 000 000, iar în oraşul Iaşi, un imobil în strada Ion Creangă nr. 76, cumpărat cu suma de lei 10 000 000.

În urma acestor informații, însoțit de colegul Alinescu O., ne-am deplasat cu maşina în marginea satului Vlădiceni, făcând informații şi studiind terenul pentru descinderea ce urma să o fac.

Din informațiile discret obținute am dedus că Smaranda Brăescu a fost văzută în compania a doi ofițeri de aviație în ora-

şul Iaşi, în faţa Fundaţiei „Regele Ferdinand", şi ar fi ascunsă în viile din împrejurimi, în special în via doamnei Vasilachi, vecină cu proprietatea maiorului Brăescu Panait.

Înapoindu-ne la Chestură, am cerut din nou domnului Vâlcu să ne pună la dispoziţie şase oameni pentru descinderea inopinată ce urma să o efectuez a doua zi dimineaţă.

În dimineaţa zilei de 8 august 1946, la ora 3, deplasându-ne împreună cu oamenii în satul Vlădiceni şi formând două echipe, am pornit la acţiune.

La ora 4,45 echipele s-au deplasat în sensuri opuse cu obiectivele fixate, adică prima echipă, via maiorului Brăescu luată din spate, iar a doua echipă, a doamnei Vasilachi, luată prin trei puncte.

La ora 5,30 descinderea se execută în perfectă ordine, percheziţia domiciliară durând până la ora 7,30, verificându-se minuţios atât interiorul locuinţelor cât şi exteriorul viilor, rezultatul fiind negativ şi consemnat în alăturatele două procese verbale.

Maiorul Brăescu, interogat, mi-a declarat că sora sa, Smaranda Brăescu este plecată la Bucureşti încă de la 15 mai 1946, la cele două surori căsătorite, şi anume: Elena Florea, din B-dul Muncei, nr. 56 (Bucureştii Noi) şi Maria Dănilă din Str. Carpaţi, nr.58.

Surprins de vizita inopinată a organelor poliţieneşti, numitul mi-a declarat că sora sa se află în mâinile Siguranţei şi că prezenţa noastră este o derutare a arestării numitei.

Domnia sa ne-a declarat că la 16.V.1946, inspectorul de Poliţie Popescu s-a prezentat cu maşina la via sa pentru arestarea Smarandei Brăescu, însă înainte de a ajunge la acest sat, inspectorul Popescu a telefonat şefului de post din comună pentru a-l asista la arestarea sus-numitei.

Şeful de post, intim prieten cu maiorul Brăescu, şi agentul Stoleru din Chestura Iaşi, care cunoşteau prezenţa şi misiunea inspectorului Popescu, au divulgat maiorului de rezervă Brăescu Panait secretul, ca peste noapte numita să poată fugi şi ascunde în viile alăturate.

Când inspectorul Popescu s-a prezentat a doua zi însoţit de şeful postului, Smaranda Brăescu era dispărută de la locuinţa fratelui său.

Cu ocazia descinderii, doamna Vasilachi ne-a confirmat că şeful postului, intim prieten cu maiorul Brăescu Panait şi sora

sa, a băut un pahar cu vin în casa şi la masa sa, aducându-i laude Smarandei pentru tot ceea ce a făcut în trecut.

Tot doamna Vasilachi ne-a declarat că maiorul dispune de mari sume de bani proveniţi din furturile comise în oraşul Cernăuţi pe timpul când numitul deţinea postul de conducere al Legiunei de Jandarmi, iar în prezent, fiind în tratative avansate de cumpărare a viei răposatului ministru Victor Iamandi din comuna Bucium, judeţul Iaşi, vie ce s-ar ridica ca valoare la circa 200 000 000 lei.

Deplasându-ne şi la locuinţa sa din str. Ion Creangă 78, am constatat că numitul dispune de mobilier de interior foarte frumos, masiv şi cu valoare mare, în aceste camere fiind insuficient spaţiul restului de mobilier ce se găseşte deplasat în judeţ [şi care a] rămas neidentificat.

Informaţii complimentare [sic!] ne-au deplasat în comuna Hânţeşti, plasa Nicoreşti, locul de obârşie al familiei Dumitru şi Maria Brăescu, părinţii numiţilor, astăzi decedaţi, unde am constatat că această proprietate aparţine pictorului de biserici Tache Brăescu, domiciliat în Bucureşti, iar via şi casa deteriorată de cutremur e într-o completă stare de delăsare şi neglijenţă, locuită fiind de o văduvă de război cu două fetiţe.

Întrebând pe fetiţa Maria dacă Smaranda Brăescu a fost văzută în ultimul timp pe acolo, ne-a declarat că, de cinci ani de când locuieşte cu mama sa în această casă, nu a văzut pe susmenţionata, iar în urmă cu câteva zile copila a auzit pe Tache Brăescu spunându-i mamei sale că sora sa Smaranda Brăescu s-ar găsi într-o mănăstire de maici, urmând ca de acolo, la momentul oportun, să poată fugi peste hotare.

Pentru executarea acestor operaţiuni a necesitat [sic!] următoarele cheltuieli:

Masa şi cazarea a trei persoane de la 5-13 agust 1946 (7 zile)	lei 1 680 000
Transport cu trenul	lei 356 800
Maşini	lei 845 000
Convorbiri telefonice	lei 31 250
Total	lei 2 913 050

SS /R. Cambiescu/

Apoi, Siguranța a aflat de la diverşi informatori că Smaranda Brăescu se ascundea fie prin mănăstiri, fie prin gospodăriile unor preoți. Verificarea acestor informații nu au dus la prinderea ei. Pentru ca, prin noiembrie 1947 să apară din nou numele Ellei Negruzzi:

22 noiembrie 1947
P.B. 10
N.

NOTĂ

Aviatoarea Smaranda Brăescu, condamnată în contumacie pentru activitatea sa în organizația „Sumanele Negre", se află în prezent în Bucureşti, unde a venit pentru a lua personal contact cu aviatorii pe care-i cunoaşte sau cu membrii Misiunii Americane, în vederea plecării sale neîntârziate în străinătate, plecare care a fost amânată din cauza doamnei Negruzzi care, deşi îşi luase acest angajament, nu l-a putut realiza.

[...]

Se menționează că în timpul cât a lipsit din Bucureşti, Smaranda Brăescu a stat ascunsă, la început, la via doamnei Racoviță din comuna Bucium, județul Iaşi, iar ulterior, la locuința unor preoți din Roman, pe care îi cunoaşte[1].

La 21 februarie 1948, la trei săptămâni de la presupusa ei moarte, Siguranța credea că „ar fi plecat în America, în toamna anului 1947"[2]. Misterul se adânceşte în octombrie 1948, când Securitatea, care tocmai înlocuise Siguranța, primeşte din teritoriu o notă care contrazice informația precedentă:

[1] Ibidem, f. 18.
[2] Ibidem, f. 12.

DIRECȚIUNEA REGIONALĂ
A SECURITĂȚII POPORULUI – IAȘI

Nr. I/12167 10 octombrie 1948

către:
DIRECȚIUNEA GENERALĂ A SECURITĂȚII POPORULUI

Avem onoarea a vă raporta că paraşutista BRĂESCU SMARANDA, urmărită de organele de securitate din primăvara anului 1948, se ascunde la o mănăstire de maici catolice din Timişoara.

Informația parvine de la călugărul BUZAN IOSIF, originar din comuna Rotunda, județul Roman, care a fost prin regiunea Beiuş-Transilvania[1].

În sfârşit, un ultim document, provenit dintr-un alt fond al Arhivei CNSAS:

NOTĂ-EXTRAS

din Dosarul nr. 4650 p. 4, 8, 23-24, 26, 41
privind pe BRĂESCU SMARANDA

Din materialele aflate la dosar rezultă că BRĂESCU SMARANDA – fost pilot –, a participat pe frontul antisovietic. Din unele materiale rezultă că a participat cu avionul care era proprietatea sa. Aceasta a fost condamnată la 2 ani pentru participarea la acțiunile duse în organizația „Sumanele negre"

În prezent se află în poziția de fugară în FRANȚA (08.04.1965). Nu rezultă dacă a executat condamnarea. Brăescu S. mai are un frate – fost maior de jandarmi, condamnat la 2 ani închisoare.

20.04.'74

SS/Indescifrabil/[2]

---

[1] Ibidem, f. 14.

[2] Arhiva CNSAS, Fond *SIE*, Dosar nr. 25334.

Din acest document reiese că, în anii 1960, Smaranda Brăescu, care se apropia de vârsta de 70 de ani, se afla în Franța. Acolo era urmărită şi rezultatul filajului era consemnat într-un dosar care a avut cel puțin 41 de file. Însă efortul autorului acestei cărți de a descoperi Dosarul 4650 a rămas, deocamdată, sortit eşecului. Aşadar, unde se află astăzi rămăşițele celei mai cunoscute sportive din Regatul României? Iată un mare mister...

Capitolul IX

CÂT POATE ÎNDURA O FEMEIE?

Imediat după încheierea celui de-al Doilea Război Mondial, a devenit clar pentru mulți români că guvernarea comunistă a lui Petru Groza a prins rădăcini. Unii au decis să părăsească țara şi să se refugieze în Occident. După alegerile din noiembrie 1946, ale căror rezultate au fost fraudate, poziția comuniştilor s-a întărit şi plecarea din țară a celor care îşi vedeau amenințate stabilitatea socială şi materială a început să devină tot mai tentantă. Şi cum puteau pleca mai uşor decât pe calea aerului? Iar aviatori care să intermedieze astfel de evaziuni se mai găseau...

De fapt, o foarte spectaculoasă fugă aeriană avusese loc încă de pe timpul lui Ion Antonescu. La 17 iulie 1944, de pe aerodromul Ianca, unde se afla dislocat un grup de bombardament, a decolat un bimotor Heinkel-111 pilotat de căpitanul Matei Ghica Cantacuzino, care era fratele lui Ionel Ghica, cel care reuşise raidul Bucureşti–Saigon–Bucureşti din 1932. La bord se aflau încă trei persoane. Una dintre ele era industriaşul Max Auschnitt, care avea probleme cu justiția. La capătul acestui zbor, cei patru fugari au ajuns în Turcia.

La sfârşitul războiului, Matei Ghica a revenit în Bucureşti. Şi, în mai 1947, a decolat cu un alt avion, cu care a scos alți români care erau hotărâți să scape de comunism. Printre ei se număra şi Constantin Abeles, soțul Virginiei Duțescu.

Securitatea a aflat ulterior că, în Turcia, Abeles a fost contactat de Petre Vasilache, „fost comisar în brigada anticomunistă, fugit şi el din ţară în 1945", care conducea o reţea de spionaj în folosul Occidentului, şi a acceptat să lucreze cu el[1].

Prin intermediul lui Max Manolescu, care făcuse o cursă la Istanbul şi îl întâlnise acolo pe Abeles, Virginia a primit o scrisoare de la soţul ei. *Coty* îi cerea să divorţeze formal de el, pentru a nu avea neplăceri. Iar ea s-a conformat...

Tot în 1947 a avut loc o deturnare a unui avion de pasageri românesc. La bordul aparatului, care era pilotat de Vasile Ciobanu, au urcat trei tineri înarmaţi care, de asemenea, doreau să fugă din ţară. În timpul zborului au deschis focul şi l-au rănit mortal pe un membru al echipajului. Intimidat, Ciobanu a îndreptat avionul spre Istanbul. Revenind în ţară, Vasile Ciobanu a căutat-o pe Virginia Duţescu şi i-a spus că l-a întâlnit pe fostul ei soţ în Turcia.

Arestarea Virginiei Duţescu a avut loc în noiembrie 1949 iar în anul următor a fost condamnată la trei ani de închisoare. A stat la Jilava, Văcăreşti şi Mislea, apoi a fost trimisă la Canal. A fost eliberată în 1954, la multe luni după ce i-a expirat perioada de detenţie, şi a revenit la casa pe care o avea la Săftica.

Faptele pentru care a fost închisă sunt impresionante. A transmis detalii – prin Vasile Ciobanu – despre bateriile de artilerie antiaeriană de lângă Săftica, despre zborurile de noapte de pe aeroportul Otopeni şi despre trecerea unor coloane sovietice spre pădurea Baloteşti. A recrutat un specialist în transmisiuni radio şi a căutat să afle detalii despre mişcarea anticomunistă din munţi. Apoi, în 1949,

[1] Arhiva CNSAS, Fond *R*, Dosar nr. 30292, f. 2.

s-a decis să fugă din țară. Max Manolescu, refugiat de un an în Franța, urma să aterizeze în secret „pe un teren clandestin" Planul acesta a căzut, şi Vasile Ciobanu i-a propus să se îmbarce ca pasageri într-un avion de transport, apoi să atace echipajul, pe care să-l adoarmă cu narcotice. Dar Securitatea a fost vigilentă şi „spionii au fost arestați"[1].

Totul pare însă cusut cu ață albă. Scenariul este suficient de fantezist pentru a ne face să ne întrebăm dacă nu cumva Virginia *trebuia* să plătească pentru fuga soțului ei. Şi mai este ceva: pentru mult mai puțin, Nadia Russo a fost condamnată la opt ani de închisoare (a se vedea ultimul capitol) din care a executat şase, iar după expirarea pedepsei i s-a fixat domiciliul forțat într-un sat din Bărăgan.

E drept, în 1954, procesul a fost redeschis, procuratura considerând pedepsele Virginiei şi ale altor persoane judecate cu ea ca fiind prea mici. Securitatea nota:

> „De menționat că procesul s-a rejudecat cu toți inculpații în stare de libertate. Acest fapt a dat posibilitatea VIRGINIEI DUȚESCU să poată angaja un avocat după preferințe şi să se poată consulta cu toți coacuzații, pentru ca în fața instanței să-şi retracteze declarațiile inițiale date în fața organelor de anchetă în 1950, ca fiind luate sub stare de presiune, deci că ar fi fost bătuți"[2].

A mai primit încă un an de închisoare, dar nu a mai fost închisă. Probabil că primise acest an pentru a „oficializa" perioada cât stătuse închisă după ce îi expirase pedeapsa, în 1953. Chiar dacă a scăpat de închisoare, coşmarul Virginiei Duțescu nu s-a terminat. Trăia în fiecare zi cu

---

[1] Ibidem, ff. 5-7.
[2] Ibidem, f. 8.

spaima că Securitatea o urmărea şi îi va face din nou rău. Acest lucru reiese clar din documentele pe care le-au întocmit ofiţerii D.S.S. în momentul în care au decis s-o recruteze ca informatoare:

„... În toată această perioadă – 1954-1957 – DUŢESCU VIRGINIA a fost în atenţia organelor noastre, care au urmărit-o prin agentură.

Din materialele obţinute asupra sus-numitei (agentură, interceptarea telefonului, anchete etc.) s-au strâns date care permit elaborarea unui studiu complet asupra persoanei şi activităţii lui VIRGINIA DUŢESCU-ABELES, astfel:

În vârstă de 49 de ani, este [o] femeie prezentabilă, cu o cultură generală avansată, acumulată în decursul anilor (a fost artistă, pilot de aviaţie, instructor de zbor), favorizată fiind şi de permanentele ei legături cu aşa-zisele cercuri înalte din Bucureşti, legături pe care şi le păstrează şi în prezent. Este inteligentă, abilă şi hotărâtă, fapt ce face să se descurce în orice împrejurare, mai ales în asigurarea unei vieţi comode şi lipsite de greutăţi. Acest fel de a fi a determinat-o să accepte – în schimbul unor sume de bani – să desfăşoare activitate de spionaj, iar apoi să fugă din ţară pentru a ajunge la soţul ei, unde să trăiască *fără a munci*. Este demn de remarcat faptul că VIRGINIA DUŢESCU-ABELES este o femeie fricoasă, fapt ce o determină să fie prudentă în orice activitate a ei, cât şi în relaţiile cu alte persoane.

Acest lucru îşi are explicaţia în faptul că ea, timp de peste 8 ani a fost mereu hărţuită de organele noastre pentru activitatea sa. De multe ori – afirmă ea – nici nu iese din casă de frică să nu fie urmărită, deoarece ştie că este în atenţia organelor Securităţii.

În ultima vreme a căzut în mania religioasă, frecventând des bisericile, unde caută îndurare în legătură cu situaţia ei.

Este lipsită de posibilităţi materiale şi se întreţine din croşetarea diferitelor lucruri din lână pentru cunoscuţii ei, cât şi din micul ajutor material ce-l primeşte uneori de la prietene.

Doreşte să-şi ocupe un serviciu, dar afirmă că-i este teamă că nu va fi încadrată nicăieri, tocmai datorită situaţiei ei speciale

(are pe fostul ei soț fugit și însăși ea a fost arestată și condamnată pentru spionaj).

Are o mare teamă de organele de securitate, având impresia (împărtășită) că situația ei depinde numai de aceste organe.

În legătură cu grațierea ei, în urma rejudecării procesului, s-a gândit să revină asupra confiscării fermei ei de la Săftica, dar a renunțat la această idee tocmai din teama să nu i se verifice în amănunt vechile ei declarații și materiale ca apoi să iasă la iveală contradicția dintre ultimele ei declarații (a retractat primele declarații, pe motiv că atunci ea ar fi fost bătută).

Discutând cu agenta [persoana care dădea note informative despre ea – n.a.] în legătură cu dificultățile ei materiale actuale, a fost întrebată de ce acum, când a scăpat de proces, nu caută să-i ceară sprijin lui ABELES din afară, la care VIRGINIA a răspuns că deocamdată așteaptă ca lucrurile să se limpezească și că, atunci când va sosi momentul oportun, îi va scrie.

În orice caz, a afirmat VIRGINIA, este în posesia adresei prezente a lui ABELES și îi va putea scrie oricând.

Menționăm că recrutarea numitei DUȚESCU VIRGINIA – ABELES se va face pe baza folosirii materialului compromițător și anume:

a) Exploatarea sentimentului ei de frică deosebită față de organele noastre.

b) Acuzarea ei de inducere în eroare a organelor de anchetă și justiție, prin declarațiile false date la interogatoriul luat în fața ultimei instanțe.

c) Probarea prin dovezi incontestabile a vinovăției sale, prin compararea primelor ei declarații date în 1950, coroborate cu cele ale acuzaților CIOBANU VASILE și DEMIȘCAN HARITON. (Materialele în legătură cu aranjamentele făcute de ea între avocați și ceilalți coacuzați din proces vor fi exploatate în raport de necesități. Același lucru se va face și cu materialul informativ obținut în perioada urmăririi ei).

Trebuie reținut faptul că, în paralel cu folosirea materialului compromițător, în anchetă se va duce și o susținută muncă de atragere a sus-numitei de partea organelor noastre, creându-i-se impresia că, într-adevăr, situația ei depinde de organele noastre, care, în fond, nu urmăresc distrugerea ei.

Prin recrutarea numitei DUȚESCU VIRGINIA – ABELES urmărim:

a) Punerea ei în legătură cu fugarul ABELES CONSTANTIN, folosindu-ne de posibilitățile ei optime în acest sens, cât şi de încrederea de care se bucură față de fugar.

b) Crearea unui canal ilegal, care să fie folosit în interesul organelor noastre şi sub dirijarea acestora.

c) Contactarea în străinătate a fugarului ABELES, de către un agent al nostru, care să meargă cu recomandarea soției sale, DUȚESCU VIRGINIA.

(De menționat că agentul MAXIM al Serviciului XI din Direcția noastră, este nepotul fugarului ABELES, care face deplasări în străinătate, însă cu recomandare fictivă din partea VIRGINIEI, care atunci nu a vrut să-i dea nimic scris).

Toate sarcinile de mai sus sunt menite să ducă la cunoaşterea – inițial – a poziției şi activității din prezent a fugarului, iar apoi la descoperirea eventualelor sale legături de spionaj ce ar exista pe teritoriul țării noastre.

Recrutarea numitei DUȚESCU VIRGINIA – ABELES se va face prin reținerea sa în secret timp de 24 de ore şi aducerea ei în sediul M.A.I.

Menționăm că în [ceea] ce priveşte acoperirea lipsei sale de acasă, acest lucru nu va fi necesar, deoarece sus-numita, domiciliind singură şi trăind aproape izolată, nu dă socoteală nimănui despre acțiunile ei.

Față de serviciu nu este cazul, deoarece nu este în câmpul muncii.

Aducerea la locul recrutării se va face prin invitarea ei la Securitate, de către un organ al nostru care se va prezenta într-o dimineață la domiciliul său.

În prealabil, noi vom urmări prin agentură starea şi situația ei, care în orice caz să fie favorabile intereselor organelor noastre.

Recrutarea va fi efectuată de către locotenent major Sali Isac şi ajutat de conducerea serviciului.

Într-un eventual caz, când rezultatul în procesul recrutării va fi altul decât cel scontat, retragerea se va face prin crearea impresiei sale că a fost chemată pentru a se clarifica situația ei în

legătură cu contradicțiile ce există dintre declarațiile date de ea în 1950 şi cele date la rejudecare, în 1957.

Față de cel de mai sus,
PROPUNEM:
Recrutarea ca agentă a numitei DUȚESCU VIRGINIA, în condițiile relatate.

ŞEFUL BIROULUI
Căpitan

Semşedin Ismail

LUCRĂTOR OP. PRIM
Locot. maj.

Sali Isac

DE ACORD,
ŞEFUL SERVICIULUI
Căpitan

Aprahamian Avedis"[1]

În dimineața zilei de 20 decembrie 1957, la ora 9,30, locotenentul-major Isac Sali a ajuns în strada Leon Vodă din Bucureşti şi s-a oprit în fața uşii de la numărul 19A. Cum era de aşteptat, Virginia era singură acasă. Când a deschis, domnul s-a prezentat ca fiind de la Miliție. A intrat şi, timp de o oră, conversația s-a învârtit în jurul unor chestiuni care țineau de competența milițienilor.

Brusc, oaspetele a anunțat-o că era de la Securitate şi că era invitată să-l însoțească la sediu. Virginia s-a neliniştit. După câteva momente în care a încercat să-şi controleze teama, l-a rugat să-i permită să-şi ia cu ea câteva obiecte de strictă necesitate, spunându-i că „ştie că nu va mai

[1] Arhiva CNSAS, Fond *R*, Dosar nr. 30292, ff. 8-12.

reveni"[1]. Securistul nu a contrazis-o, lăsându-i impresia că nu se înşela. Jocul de-a şoarecele şi pisica începuse!

Victima şi-a strâns câteva lucruri într-un sac sportiv. Drumul spre sediul Ministerului de Interne l-au făcut cu tramvaiul (au luat nr. 21, până în Piața „Sf. Gheorghe", apoi cu nr. 5 până la stația „C.A. Rosetti").

Ancheta a început prin a i se atrage atenția că se află la dispoziția Securității şi că era cazul să răspundă cu sinceritate la întrebări. A fost apoi obligată să asculte tot ce se ştia despre ea la Securitate, înainte şi după arestarea din 1949. În timp ce îi asculta pe anchetatori despre cât de grave erau în continuare pentru statul român faptele – probabil fictive – pe care ea deja le plătise cu ani de închisoare, şi în timp ce era amenințată cu rejudecarea procesului, pentru că instanța care o condamnase a fost prea blândă, Virginia Duțescu a început să plângă.

Pentru a se crea o presiune şi mai mare, i s-a cerut să dea declarații scrise despre cum şi-a trădat patria şi despre cum a ascuns aur în grădina ei. „În urma acestor chestiuni, Virginia Duțescu s-a arătat foarte deprimată, afirmând că ea ştie de acum că va fi nenorocită şi a început să-l blesteme pe Abeles Constantin, căruia îi atribuia toate cele petrecute până în prezent"[2].

Locotenentul-major Sali a considerat că a ajuns cu ea unde şi-a dorit şi i-a cerut să-şi răscumpere greşelile din trecut, mai ales pe cele legate de fostul soț. La răspunsul ei că doreşte, atunci când se va ivi ocazia, „să-l demaşte", i s-a răspuns că se va studia *oferta* ei...

„Ancheta a continuat mai departe [sic!], cu aceleaşi probleme care o țineau mereu în presiune morală deprimantă, iar atunci

[1] Ibidem, f. 13.
[2] Ibidem, f. 15.

când şi-a pierdut orice nădejde de a mai putea fi reabilitată s-a revenit la problema propusă, cerându-i-se garanţii ca atare.

A afirmat că este în mâna noastră şi vom putea oricând să facem ce vrem cu ea.

S-a trecut la luarea angajamentului, apoi la prelucrarea ei ca atare."[1]

Ancheta, recrutarea şi prelucrarea duraseră 40 de ore şi jumătate: din 20 decembrie, ora 11,30, până la 22 decembrie, ora 4,00. Se angajase să demaşte în scris, semnând *Dinu Florica*, „intenţiile şi activităţile duşmănoase duse de Abeles Constantin împotriva Republicii Populare Române", să informeze despre orice persoană despre care afla că era împotriva regimului, („chiar şi rudele cele mai apropiate") şi să fie permanent la dispoziţia Securităţii.[2]

A semnat şi... nu s-a ţinut de cuvânt! Nici doi ani mai târziu, cei care au recrutat-o au întocmit referatul de abandonare a Virginiei ca informatoare. Îi dezamăgise...

„...Cu toate că agenta DINU FLORICA a cunoscut o serie de legături ale lui ABELES CONSTANTIN pe linie de spionaj şi ea însăşi a furnizat informaţii din ţară către fugar – acţiune ce a fost lichidată în anul 1949-1950 [sic!] –, de la recrutare şi până în prezent nu a furnizat nicio informaţie de valoare organelor noastre. Cu toată munca dusă de atragere a ei de partea organelor noastre, acest lucru nu s-a reuşit. Mai mult, în timpul colaborării, s-a dovedit că este nesinceră cu noi.

Astfel, informativ, s-a stabilit că în cursul anului 1958 a primit o scrisoare de la fostul ei soţ, ABELES CONSTANTIN, care nu a fost adusă la cunoştinţa organelor noastre.

Cu toate că a fost tatonată în acest sens, nu a vrut să ne spună. Tot timpul susţinea că ea nu mai ştia nimic de ABELES CONSTANTIN încă din perioada de când a fost arestată. De nesinceritate a dat dovadă şi în alte împrejurări, căutând să aco-

[1] Ibidem, f. 16.
[2] Ibidem, f. 17.

pere persoanele cu care venea în contact, spunând că nu poate să facă rău nimănui, mai bine suferă ea.

În discuțiile purtate căuta să afle ce vom face cu ea şi, totodată, să nu vină la contacte. Mai mult, pentru a întrerupe legătura cu noi, s-a internat în mai multe rânduri în spital sau motiva că este bolnavă şi nu a putut să plece de acasă.

În această situație, în ultima perioadă, noi am întrerupt contactul cu ea.

Față de cele arătate mai sus, propunem abandonarea din rețea şi încadrarea informativă a agentei DINU FLORICA. Abandonarea se va face fără luare de angajament.

ŞEFUL BIROULUI
Căpitan

Letca Ion

CĂPITAN

Semşedin Ismail

DE ACORD,
ŞEFUL SERVICIULUI
Căpitan

Aprahamian Avedis"[1]

[1] Ibidem.

Capitolul X

DIN ORIENT, CU DRAGOSTE!

În martie 1945, autoritățile de la Bucureşti au derulat o anchetă care a încercat să afle care a fost activitatea Irinei Burnaia în Transnistria. Chemată să dea explicații, fosta „comandantă" a *Escadrilei Bugului* a fost destul de reținută:

„De la Odessa se transportau alimente în țară. Din țară se transportau medicamente în Transnistria. Vama se efectua de către funcționari ai Guvernământului. [...] În primăvara anului 1944 s-a oprit şi percheziționat în mod special un transport în vama Băneasa, fără a se fi găsit ceva. Cu ocazia revenirii mele în țară, mi s-a confiscat haina de blană, dar mi-a fost restituită în urma cercetărilor."[1]

Mai multe detalii au oferit persoanele care au fost în jurul ei. Nicolae Moisescu a scris:

„Am fost angajat în Transnistria din iunie 1942 până la evacuarea Transnistriei; angajat ca mecanic la Tiraspol şi Odessa. Odată cu venirea domnului general Potopeanu (l-a înlocuit pe Alexianu la începutul anului 1944 în funcția de guvernator – n.a.) s-au adus şi două avioane de transport [...]. Cu avioanele de şcoală s-au efectuat transporturi de persoane şi mărfuri ca medicamente, piese de schimb pentru tractoare, bujii. Lăzile cu mărfuri s-au transportat cu avioanele mari. Îmi amintesc cum, prin februarie 1944, la vama Băneasa s-a confiscat o haină de blană a doamnei Burnaia, crezându-se că este adusă din Transnistria.

[1] Arhiva CNSAS, Fond *P*, Dosar nr. 007248, f. 44.

Din ordinul colonelului Popovici din jandarmerie, azi arestat ca criminal de război, s-a efectuat o descindere la locuința doamnei Burnaia de la aeroportul Tatarca – Odessa, căutându-se bijuterii, briliante [...]."[1]

Petre Şerbănescu, fostul secretar al şcolii de pilotaj, a declarat:

„Ştiu că de la Odessa se transportau numai alimente. Doamna Burnaia însoțea avioanele grele (cu trei motoare) numai ca pilot secund. [...] Cred că doamnei Burnaia nu i se poate imputa nimic în legătură cu transporturile de obiecte în interes personal."[2]

Aviatorul Constantin Niculescu, care se considera nedreptățit de Irina Burnaia şi Gheorghe Alexianu:

„...Se făceau uneori chefuri cu şampanie pe aeroport, nu ştiu din ce fonduri se plăteau. Piloții din escadrila Bugului se bucurau de multe avantaje, fiind numiți *Piloții lui Burnaia.* Un hangar de aviație de la Oceakov a fost demontat din ordinul doamnei Burnaia şi transportat în țară, făcut cadou unei escadrile din țară."[3]

Romanițeanu, fostul pilot al lui Gheorghe Alexianu, nu şi-a amintit că a fost demis după ce s-a certat cu Irina. De fapt, a afirmat că el a dorit să plece: „Demnitatea mea de pilot cu brevet militar şi cu experiență nu-mi permitea să rămân sub comanda doamnei Burnaia, posesoarea unui brevet inferior"[4].

Irina Burnaia era, în 1945, într-o situație foarte deli-

[1] Ibidem, f. 50.
[2] Ibidem, f. 58.
[3] Ibidem, f. 57.
[4] Ibidem, f. 56.

cată. Îşi făcuse mulţi duşmani şi nu prea vroia nimeni s-o ajute. Dar destinul i-a surâs din nou: l-a întâlnit pe pilotul regelui Mihai, Traian Udriski, şi a început cu el o relaţie sentimentală. De fapt, a fost relaţia care a salvat-o!

Udriski avea pe atunci 39 de ani (era născut la 23 februarie 1906, la Focşani)[1]. Până în 1940 activase în aviaţia militară când, având soţia de origine semită, i s-a pus în vedere să divorţeze. A refuzat, preferând să plece din armată şi să lucreze în cadrul aviaţiei civile, la început ca simplu pilot, apoi ca director de exploatări al Societăţii L.A.R.E.S.

În orice caz, calităţile sale de pilot s-au bucurat de prestigiu în ochii puternicilor zilei, în mai multe rânduri fiind cel care îi ducea şi îi aducea de pe front pe mareşalul Antonescu, pe ministrul apărării Pantazi sau pe şeful aeronauticii, Jienescu. De asemenea, a fost trimis în străinătate, în calitate de specialist, pentru a studia caracteristicile unor avioane comerciale.

Ce-i drept, Traian Udriski nu era uşă de biserică. Era căsătorit din 1937, dar a avut şi relaţii extraconjugale. Prin 1942 se vedea cu Maria Obreja, despre care se bănuia că ar lucra pentru britanici: „până la plecarea Legaţiei engleze a fost amanta lui Sir Reginald Hoare, fostul ministru al Angliei la Bucureşti, care i-a cumpărat şi apartamentul din strada Pitar Moş, nr. 27 A"[2], afirmă un document informativ din dosarul său. Din această cauză, Udriski a fost supravegheat de Serviciul Special de Informaţii în perioada 5 iunie-22 octombrie 1942. La 23 octombrie 1942, Statul Major al Aerului era informat de S.S.I. că, din cercetările făcute asupra căpitanului aviator Traian Udriski, „nu rezultă nimic dubios" În aceeaşi notă se preciza că Maria

---

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 236363, vol. 1, f. 2.

[2] Ibidem, f. 51.

Obreja nu era informatoare a serviciului englez, iar cineva a completat cu cerneală de o altă nuanță: *„ci a fost şi este agentă germană"*[1].

Traian Udriski a fost, totodată, cel care l-a învățat pe regele Mihai să piloteze. În vara anului 1942, un trimotor Junkers 52 revenea din Crimeea, avându-l pe suveranul român la bord. La un moment dat, aparatul fiind scuturat de rafale puternice de vânt, regelui i s-a făcut rău. Pilotul – Traian Udriski – l-a invitat pe regele Mihai să ia loc pe scaunul copilotului. Un aviator ştia care era cel mai bun remediu pentru răul de avion: suferindul să fie pus în situația pilotului! Regele, care după câteva manevre s-a simțit mai bine, primea astfel prima lecție de pilotaj[2].

După această experiență, Mihai şi-a dorit să continue. Când, peste multe decenii, Andrei Săvulescu l-a intervievat pe fostul suveran despre lecțiile de zbor, acesta şi-a amintit:

> „...luam câte un avion L.A.R.E.S., fie de la Bucureşti, fie de la Braşov, ca să mergem la Arad, şi de acolo, cu maşina, până la Săvârşin. De câte ori zburam acolo, stăteam pe scaunul din dreapta, lângă Udriski, şi pilotam tot drumul. Aşa că am avut multe ore de zbor, iar când am început să învăț sistematic – întâi cu un Klemm 35 de la Aeroclubul Român – nu mi-a mai trebuit foarte mult timp până să-mi de-a drumul singur. Tot ce mai trebuia să învăț erau decolarea şi aterizarea – a mers relativ repede"[3].

După arestarea mareşalului Antonescu (23 august 1944), Traian Udriski a fost reintegrat în armată, având

---

[1] Ibidem, f. 94.

[2] Andrei Săvulescu, *Regele Mihai. Automobilist. Mecanic. Pilot profesionist*, Editura Humanitas, Bucureşti, 1996, pp. 98-99.

[3] Ibidem, p. 100.

funcția de aghiotant regal[1]. Informațiile despre cum a cunoscut-o pe Irina aşteaptă să fie descoperite. Mai târziu, Securitatea a presupus că cei doi s-au întâlnit prima dată în 1945. Dar şi mai înainte, ocazii au fost destule. În anii interbelici aviatoarea a putut fi văzută des pe aerodromurile din țară. În timpul războiului, Udriski a fost pe front ca pilot al puternicilor zilei. Iar dacă au vizitat Transnistria... Şi mai este şi venirea în țară a Escadrilei Bugului, care a fost dislocată la Săvârşin.

Se pare că, în 1945, Irina a fost ascunsă în palatul regal de Traian Udriski. Apoi, când s-au mai liniştit apele, a locuit la casa ei din Parcul Jianu. Prin 1946, Traian şi Irina au devenit părinți. Băiețelul lor a fost botezat Radu. În tot acest timp, agenții care îi supravegheau au constatat că Traian Udriski avea şi alte legături amoroase: „Este cunoscută legătura cu fiica unui moşier din Ialomița, căsătorită cu un dentist, domiciliată în Bucureşti. Pe aceasta o lua deseori cu avionul şi o plimba"[2].

Dar regele era tot mai lipsit de influență, tot mai izolat... Monarhul avea un avion nou, un Beechcraft, cu care a mers, în noiembrie 1947, la nunta actualei regine Elisabeta a Angliei. Bineînțeles, pilot a fost Traian Udriski[3]. S-a întors dezamăgit, realizând că nu ar avea cine ştie ce sprijin dacă ar încerca să se lupte cu comuniştii. A semnat actul abdicării la 30 decembrie şi în primele zile ale lui ianuarie 1948 a părăsit țara cu un tren care i s-a pus la dispoziție.

Spre norocul Irinei Burnaia, regelui i s-a permis să-şi ia şi avionul. În mai puțin de o săptămână de la plecarea fostului suveran, Udriski a primit permisiunea să decoleze. A plecat definitiv din țară, însoțit de Irina Burnaia şi de

---

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 236363, vol. 1, f. 4.

[2] Ibidem, f. 135.

[3] Ibidem, vol. 2, f. 21.

copil. O scrisoare interceptată de Siguranță/Securitate, pe care aviatorul a trimis-o unei persoane de care era apropiat când se afla în țară, oferă detalii interesante:

Dragă Mimy,

În fine, am primit câteva rânduri de la tine! Oricât ai fi de leneşă la scris, dar te-ai întrecut cu noi.

Am plecat prin surprindere, aşa că nu fi supărată că nu neam putut lua rămas bun. Tu ştiai doar de plecare şi noi nu am ştiut momentul precis decât cu o oră înainte de plecarea la aerodrom.

Totuşi, nu trebuie să ne pedepseşti aşa, nescriindu-ne, căci află, este prima veste ce primim de când am părăsit Țara, de care ne este mult dor. O ducem greu, căci n-am nicio ocupație. Sper că, plecând mai departe, voi găsi ceva de făcut.

În 1950, Irina Burnaia a fost judecată în contumacie pentru complicitate la crimă de război. Era acuzată că escadrila ei a transportat în țară diferite bunuri ale statului sovietic. A fost condamnată la 20 de ani muncă silnică, 10 ani degradare civică şi confiscarea întregii averi[1].

În această perioadă se pare că Traian Udriski şi Irina locuiau în Elveția. Cum însă nu au găsit de lucru, au decis să-şi încerce norocul undeva în Levant. Către sfârşitul anului 1951, Securitatea din Republica Populară Română afla de la un informator, care lasă impresia că-şi desfăşura activitatea în Orientul Mijlociu şi care semna notele informative cu numele (probabil) de cod *C. Olariu*, că Irina Burnaia locuia împreună cu Traian Udriski şi cu băiatul lor de şase ani la Beirut, în Liban. Sursa nu pare să facă parte din cercul intim al acestei familii, dar oferă veşti interesante despre aviatoare:

[1] Ibidem, Fond *P*, Dosar nr. 007248, f. 34.

Date personale: are cca 45 de ani. Este de talie mijlocie, grasă, cu păr roşcat vopsit, ochi căprui. Este căsătorită cu UDRISKI. [...]

Legături în țară: nu cunosc.

Legături în străinătate: vede din când în când pe Max Manolescu. [Soțul ei] este în corespondență cu Leafu Gheorghe, cu Opran Mihai, cu doamna Nicolau Ana şi cu Stepleanu Viorica. Frecventează francezi de la Institutul cultural francez din Beirut. Cunoaşte mulți demnitari arabi.

Activitate în străinătate: când au fugit din țară, s-au dus în Siria. Soțul ei, Udriski, s-a angajat ca pilot de linie la o societate particulară, care deserveşte țările arabe. În timpul când se fac pelerinaje la Mecca, Irina lucrează ca ajutor de pilot cu soțul său. Acestea durează aproximativ două luni pe an.

Nu ştiu unde locuieşte în prezent, deoarece este vorba să se mute din Beirut la Teheran. Udriski nu vroia să se mute la Bagdad.

Nu cunosc dacă duce sau nu vreo activitate informativă. Se manifestă ori de câte ori are ocazia contra regimului din R.P.R. [...]

Este o femeie deşteaptă, [are o] cultură mijlocie, [este] curajoasă, perseverentă. Îi plac banii. Este foarte cochetă şi luxoasă. Este o femeie sănătoasă, vioaie. Ştiu că în trecut îi plăceau bărbații. Acum se spune că s-a calmat[1].

Max Manolescu, menționat de Olariu ca fiind unul dintre apropiații ei din exil, era una dintre puținele persoane care-i mai aminteau Irinei de anii pe care îi petrecuse cândva în capitala României. Pe atunci el, Mihai Pantazi şi Petre Ivanovici formaseră legendarul trio acrobatic „Dracii roşii" Părăsise țara în 1948 într-un mod pe care Securitatea nu l-a lămurit niciodată. Cel mai probabil trecuse granița cu Ungaria cu o maşină. Având o situație financiară bună (de altfel, şi-a găsit repede de lucru ca pilot de linie), Max s-a stabilit la Paris, în Rue St. André des Arts, o

[1] Ibidem, Fond *SIE*, Dosar nr. 6015, f. 17-18.

stradă îngustă, din secolul al XIII-lea, aflată în apropierea Catedralei Notre-Dame şi a Muzeului Louvre. Şi-a deschis şi un restaurant care se dorea a fi un loc de întâlnire preferat al românilor din exil. Dar, după cum prezintă lucrurile un informator al Securității, prețurile erau „exagerate" iar clienții nu prea s-au înghesuit să vină, aşa că restaurantul s-a închis. Aceeaşi sursă a informat că aviatorul a trăit în concubinaj cu o fostă artistă de revistă din Bucureşti[1].

În vremea când se întâlnea periodic cu soții Udriski în Liban, era descris de informatorii Securității ca fiind un „tip calm, serios, nevorbăreț. Păstrează un aer tineresc. Îngrijit în ținută, amabil cu toată lumea"[2]. Avea cunoscuta-i vorbire peltică şi îşi păstra mersul legănat din tinerețe[3].

Dar Max Manolescu, Bâzu Cantacuzino, Ion Profir, Irina Burnaia şi Traian Udriski trăiau drama celor care lăsaseră în urmă familia, prietenii şi o țară pe care o iubiseră. Se simțeau deprimați şi nu-şi găseau locul. Traian Udriski îşi mai alina dorul corespondând cu mama sa vitregă, Penelopi. Până la urmă, în 1954, Irina şi-a luat inima în dinți şi i-a scris şi ea câteva rânduri:

9.XII.1954

Buna mea prietenă,

Sunt mulți ani, foarte mulți, de când Bubi îmi citeşte scrisorile pline de dor şi dragoste care vin de la matale!

Ascultându-le, simt că printre rânduri doreşti ca şi eu să-ți scriu. Nu am făcut-o până azi, rănile mele sufleteşti aveau nevoie de o vindecare mai îndelungată – aproape că s-au cicatrizat – şi

[1] Ibidem, Fond *I*, Dosar nr. 260086, vol. 1, f. 11.
[2] Ibidem, f. 11.
[3] Ibidem, f. 10.

cât de mult regret că nu te-am cunoscut atunci, când [fiind] singură într-un spital, Răducu deschidea ochii pentru prima dată. Te-aş fi iubit mult, ca apoi să-mi devii cea mai bună prietenă. Mărturisesc că, cu o perseverenţă de totdeauna de a mă considera tot atât de aproape ca pe Bubi şi Radu (nu a fost o singură scrisoare în care să nu întrebi de mine), m-ai făcut să regret, să mă condamn că am putut să rezist atât la nobleţea şi bunătatea sufletului cu care natura te-a înzestrat. Am să-ţi scriu des, să te ţin la curent cu tot ce fac Bubi şi Radu.

La noi încă nu a venit iarna – rar ploi calde cu soare. Nu pot decât să mulţumesc lui Dumnezeu, pentru că Radu, la cea mai mică scădere de temperatură, îmi face un guturai cu nu mai puţin de 39°. În ultimii ani m-a făcut să sufăr mult cu bolile pe care fiecare copil la vârsta lui le trece. Acum e bine şi merge regulat la şcoală, clasa a III-a primară, învaţă foarte bine, fără niciun efort, are o bună memorie, matematician ca şi taică-său, vorbeşte franceza, engleza, araba ca un adevărat arab. Bineînţeles, româna trece pe primul plan. Acasă vorbesc cu el numai româneşte. Nu-l răsfăţ, sunt destul de aspră cu el, iar dacă este nevoie, recurg la băţ. Însă pedeapsa cea mai mare este când nu-l trimit la şcoală.

Acum două zile a avut o lecţie: Bunicul şi Bunica, unde profesoara lor i-a descris în culori superbe. [Şi Radu m-a întrebat] de ce nu-ţi scriu să vii? Într-adevăr, îmi este milă de el, copilăria lui trece fără o îmbrăţişare şi mângâiere de la bunică, mătuşă, unchi etc. Câtă fericire ar fi pentru noi toţi să te avem lângă noi! Te-am iubi, alinta, ţi-am da tot ce sufletele noastre pot să dea.

Şi acum, pentru că se apropie Anul Nou, îţi urez multă sănătate, ca să-l vezi pe Răducu mare, să-l ţii pe genunchi, să-i spui basme aşa cum numai matale ştii să le povesteşti.

Mă gândesc, de asemenea, la toţi cei ce-ţi sunt aproape şi le urez şi lor un An Nou cu mai puţin frig şi griji.

Te îmbrăţişează,

Irina[1]

Penelopi i-a răspuns încântată şi i-a întors gândurile bune, felicitând-o pentru că se ocupă de Radu; „mă ţot

[1] Ibidem, Fond *I*, Dosar nr. 236363, vol. 2, ff. 225-226.

întrebam dacă el vorbeşte româneşte"[1]. Imediat, Irina i-a scris din nou:

27.I.1955
Beirut

Draga mea prietenă,

Am fost tare fericiți când ți-am primit scrisoarea. Eram obişnuiți ca în fiecare an, înainte de Crăciun cu câteva zile, să-ți primim urările calde cu gânduri bune. Săptămâni întregi am fost urmăriți de tot felul de idei! Bubi pleca în zborurile lui lungi trist şi abătut, afecțiunea ce ți-o poartă îl doborâse la gândul că ți s-ar fi putut întâmpla ceva. De câte ori, [în] serile când nu-i prea obosit, cu lacrimi în ochi nu povesteşte cum va fi revederea, când îți va da în rațe pe Răducu lui drag!

Acum suntem liniştiți şi ne urmărim programul obişnuit: Bubi la drum, Răducu la şcoală şi eu cu gospodăria.

Am trecut Crăciunul ca în toți anii, fără zăpadă şi sănii cu clopoței. Moş Crăciun vine regulat, transpirat şi încălzit, cu tot felul de daruri. Să-l vezi pe Răducu, roşu până la urechi, tremurând de frică şi emoție, promițând că nu va mai strica jucăriile din acest an. Alături de naivitatea şi curățenia lui sufletească trăim momente de o prea frumoasă realitate. Şi aici sunt aceleaşi obiceiuri, cu lipsa colindelor şi a bradului verde; îl cumperi gata confecționat din hârtie şi cu toate podoabele pe el – lipseşte focul din vatră şi zgomotul clopoțeilor în depărtare.

Suntem în plină primăvară, vara bate la uşă cu căldurile ei insuportabile. Pentru luna mai am planificat să mergem la Ierusalim, nu-l ocolim. Bubi îl are în program odată pe săptămână, Radu e prea mic ca să poți vedea toate locurile, se cere să mergi mai mult pe jos, iarna e mai aspră ca la noi. Pentru acelaşi motiv am amânat şi Luxorul.

Ieri Bubi a avut o mare satisfacție, a primit o lungă scrisoare de la Elena (?), însoțită de o fotografie; îl întreabă când a venit la Florența. Dacă concediul lui din acest an cade în vară, vreau

[1] Ibidem, f. 212.

să-l împing să se ducă singur, în trei, cheltuielile ar fi prea mari; nu i-a văzut de mult.

Ce mai faci matale? Mă bucur că nu ai suferit prea mult de frig iarna asta. Te rog să-mi scrii dacă pot să-ți trimit ceva. Mi-ar face o deosebită plăcere să ştiu că pot să-ți fiu de un mic folos. Nu suntem noi acum două bune prietene?

Îmbrățişează din partea noastră pe toți din jurul matale. Iar noi îți spunem că te iubim mult.

Irina[1]

În a doua jumătate a anilor 1950, corespondența se răreşte. Sau poate că Securitatea a început să-şi piardă interesul pentru ei şi nu a mai realizat cópii după corespondență. Pentru că, la începutul anilor 1960, ofițerii de informații au propus închiderea dosarului lui Traian Udriski. În ultimele scrisori pe care acesta le trimisese lui Penelopi i se plângea că „nu e uşor să lucrezi fără speranța de a avea odată un repaos garantat”[2] şi că „e greu, de asemenea, să fim despărțiți de voi. Oricâtă vreme ar fi trecut, tot străini ne simțim şi pe nimeni nu putem să-i considerăm apropiați...”.[3]

[1] Ibidem, ff. 206-207.
[2] Ibidem, f. 123.
[3] Ibidem, f. 120.

Capitolul XI

„IA-O MAI ÎNCET, MARINA!"

„În dorinţa de a servi o dată mai mult Aripile Româneşti, domnişoara Marina Ştirbey s-a decis să-şi consacre întreaga activitate camarazilor săi zburători. Şi iată primul gest: în castelul său de la Dărmăneşti un număr însemnat de piloţi îşi va putea găsi odihna, liniştea şi îngrijirea medicală necesare după eroicele lor eforturi de pe front"[1].

Acest anunţ a fost publicat în vara anului 1941, la intrarea României în război. Prinţesa Marina Ştirbey nu a fost pe front, cu Escadrila Albă, dar a simţit nevoia să facă ceva pentru aviatori.

În plan personal, şi-a dorit să-şi întemeieze o familie. Alesul ei a fost Constantin, un prinţ din neamul Brâncovenilor. Nunta a avut loc în februarie 1942, la palatul Mogoşoaia, iar maestru de ceremonii a fost prinţesa Marta Bibescu, deşi era încă în doliu după soţul ei, prinţul George Valentin Bibescu, decedat cu o vară în urmă. Printre invitaţi au fost şi aviatoarele din Escadrila Albă, care au venit în uniforma *gris-bleu* a aeronauticii. Pe piept, în partea stângă, străluceau Crucile de Aur ale Ordinul Naţional „Virtutea Aeronautică", primite după încheierea luptelor de la Odessa.

Constantin era mai mic cu opt ani decât Marina. Mai avea trei fraţi, dintre care doi nu au apucat să vadă sfârşi-

[1] „România aeriană", iunie-iulie 1941, p. 2.

tul războiului. Erau aviatori în aviația de vânătoare şi şi-au pierdut viața în accidente aeronautice, unul în vara anului 1943, iar celălalt în toamna anului următor. Mormintele lor se află tot la Mogoşoaia.

În urma Bătăliei de la Stalingrad, românii au înțeles că viitorul țării ar putea fi sumbru. Gândurile negre o măcinau şi pe Marina Ştirbey Brâncoveanu. La sfârşitul anului 1942, ea a intrat în atenția Serviciului Special de Informații, în urma unei scrisori pe care i-a trimis-o unei prietene din Elveția. Scrisoarea, datată 26 noiembrie, era redactată în limba franceză şi exprima opiniile prințesei despre război:

> „N-am nevoie să-ți descriu sentimentele noastre, trecem prin momente tulburi, nu suntem deloc încântați că ne batem pentru regele Prusiei, cum se spunea odinioară; nebunia conduce, oile urmează, încotro mergem?[1]"

Era firesc să fie îngrijorată, mai ales că aştepta un copil. Acesta s-a născut la 28 ianuarie 1943. Era un băiat şi a fost botezat – aşa cum cerea tradiția familiei – cu numele de Constantin.

Dar Marina devenise suspectă. Un document al Corpului Detectivilor din Direcția Generală a Poliției, înregistrat la 3 februarie 1943, informa şi avertiza:

> „Soții Marina şi Constantin Brâncoveanu posedă o frumoasă stare materială [...]. Au relații cu familiile înrudite Ghica, Cantacuzino, Sturdza, Bibescu şi cu numeroase persoane din înalta societate bucureşteană.
>
> Marina Ştirbey este, de asemenea, nepoata prințului Barbu Ştirbey, proprietarul fabricii şi domeniilor «Ştirbey» – Buftea, a cărui fiică, ELISE, este căsătorită cu supusul englez Edwin Boxhall, fost inginer la uzinele Reşița şi care a fost obligat să părăsească țara [...], ca urmare a ruperilor relațiilor diplomatice cu Anglia.

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 262090, f. 2.

Marina Ştirbey [...] rezultă că are sentimente filoengleze şi francofile, datorită educaţiei şi legăturilor de familie. [...] Opinăm să fie ţinută sub observaţie[1]."

Sfârşitul războiului nu a adus linişte familiei Brâncoveanu. Prin poziţie socială şi prin educaţie, Marina şi Constantin continuau să fie suspecţi. Iar ei, ca mulţi dintre apropiaţii lor, au înţeles că nu îi aşteptau vremuri bune.

Îngrijorarea era cu atât mai mare cu cât, la 17 februarie 1947, Marina a devenit mamă a doua oară, când s-a născut şi cel de-al doilea băiat, Mihai. Plecarea din România li s-a părut singura şansă de a avea o viaţă decentă. Venise însă anul 1948, instaurarea regimului comunist era un fapt împlinit, iar plecarea peste graniţă era un joc tot mai periculos.

Soţii Brâncoveanu au decis să rişte. În luna mai se aflau la Agigea, lângă Constanţa, în căutarea unui vas cu care să ajungă în Turcia. Dar nu singuri. Grupul din care făceau parte era numeros (patru bărbaţi şi trei femei) şi ieşea în evidenţă. Toţi au fost arestaţi sub învinuirea că doreau să treacă fraudulos frontiera.

În urma procesului care le-a fost intentat, doar bărbaţii au primit pedepse. Astfel, la 18 iunie 1948, Tribunalul Militar Constanţa a condamnat pe Constantin Brâncoveanu, Vasile Stoica (diplomat de carieră, fost ambasador în mai multe ţări din Balcani) şi pe arhitectul Radu Teodor Creţoiu la câte trei ani de închisoare, iar Gheorghe Tambarlidis, şofer în Constanţa (probabil călăuza grupului), a primit patru ani. Marina Ştirbey-Brâncoveanu, Paula Stoica şi Olimpia Zamfirescu au fost „achitate de orice penalitate".[2]

---

[1] Ibidem, Fond *I*, Dosar nr. 262090, f. 5.

[2] Ibidem, f. 7.

În ianuarie 1950, Securitatea consemna că deținutul Brâncoveanu lucra „într-un detaşament de muncă la Canalul Dunăre–Marea Neagră, oraşul Poarta Albă, unde soția sa l-a vizitat, aducându-i un pachet".[1]

Deja situația materială a Marinei şi a copiilor devenise foarte grea. Familia Brâncoveanu pierduse câteva mii de hectare de teren arabil în urma exproprierilor din 1945, iar în 1949 i s-a confiscat şi restul averii. Tot în 1949 Marinei i s-a fixat domiciliu obligatoriu în Bucureşti, la mansarda unei case din strada Alexandru Popov, la nr. 55.[2]

Prințesa a rămas în atenția Securității:

> „Între anii 1949-1951, cea în cauză a participat la întrunirile organizate de Maria Mavrocordat la locuința acesteia din Bucureşti, strada Jianu nr. 24, sub masca unor aperitive date unor diplomați ai țărilor capitaliste acreditați la Bucureşti.
>
> La aceste întruniri, Brâncoveanu Bibescu Basarab Maria [Marina Ştirbey – n.a.] a comentat duşmănos realizările regimului democrat popular din țara noastră, precum şi evenimentele interne şi internaționale.
>
> De asemenea, a informat pe diplomatul italian SCAMMACCEA (cunoscut spion) că situația deținuților este mai proastă în închisorile din provincie decât în Capitală, dându-i în acest sens şi unele aspecte din viața deținuților de la Canalul Dunăre–Marea Neagră, unde era deținut soțul ei"[3].

Marina nu s-a ferit de munca fizică pentru a câştiga pâinea familiei... Mărimilor din noul regim le plăcea să-şi vadă mutrele expuse la marile manifestații muncitoreşti. Evenimentele de acest fel se organizau în stil mare. Cu câteva zile înainte erau aduşi oameni şi puşi să împodobească piețele în care se ridicau tribunele oficiale. Steaguri

---

[1] Ibidem.

[2] Ibidem, f. 18.

[3] CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 262090, f.19.

roşii, lozinci, îndemnuri, cugetări şi chipuri de bărbaţi şi femei cu priviri hotărâte. Lenin, Stalin, Gheorghiu-Dej, Ana Pauker... O propagandă menită să creeze impresia că România intrase pe mâini bune. Iar Marina Ştirbey s-a trezit la un moment dat lucrând pentru o astfel de sărbătoare:

> „Într-o zi, una dintre sarcinile ei era să pregătească locul pentru o mare paradă – 1 Mai sau 23 August. Trebuia să atârne imensele portrete ale grangurilor comunişti, aşa cum se făcea. Ea lovea cu ciocanul cu o imensă plăcere – aşa cum ne povestea mai târziu – gândindu-se că le da în cap bestiilor! Până când un prieten a prevenit-o: *Ia-o mai încet, Marina, că se vede!*"[1]

Pentru copiii prinţesei adevărul a început să aibă două feţe: cea de acasă şi cea de dincolo de uşa locuinţei. Astăzi, prinţul Constantin, fiul cel mare al Marinei Ştirbey-Brâncoveanu îşi aminteşte:

> „Mama ne-a spus totul despre comunişti sau cum era înainte de ei şi ne-a avertizat să nu spunem la şcoală despre ce vorbeam acasă. Îmi aduc bine aminte de avertismentul din februarie 1952, aflând de la mama, care ascultase BBC-ul, că regele George al VI-lea al Angliei, tatăl actualei regine Elisabeta a II-a, a murit. Eu eram interesat de subiect, pentru că aveam multe timbre cu el"[2].

Ieşirea din închisoare a lui Constantin a mai ridicat moralul familiei. Desigur, în jurul lor, Securitatea crease o reţea informativă din apropiaţi care, sub diferite pretexte, îi vizitau la domiciliu sau le ieşeau „întâmplător" în cale, deschizând discuţia despre greutăţile vieţii cotidiene sau

---

[1] Interviu cu domnul Constantin Brâncoveanu (fiul Marinei), în posesia autorului.

[2] Ibidem.

despre ce se mai auzea la posturile străine de radio... Dar răspunsurile vagi date de Constantin şi Marina arătau că cei doi îşi învăţaseră lecţia.

Unul dintre intelectualii care au criticat în mai multe rânduri regimul comunist a fost matematicianul bucureştean Mihai Botez (devenit după 1989 ambasador al României la O.N.U. şi în Statele Unite). În adolescenţă urmase cursurile liceului „Sfântul Sava" (pe vremea aceea se numea „Nicolae Bălcescu"). Sora lui mai mică, Viorica, şi-a dorit să urmeze cursurile aceluiaşi liceu:

> „Era, cred, în toamna lui 1957. Am ales acest liceu pentru că fratele meu – viitorul matematician şi dizident comunist Mihai Botez – era acolo un elev eminent. Eu am făcut parte din prima serie de fete admise la această instituţie de învăţământ, care până atunci a primit numai băieţi. Colegul meu de bancă a fost, încă din prima zi, Constantin Brâncoveanu, fiul cel mare al Marinei Ştirbey-Brâncoveanu. Şi el mi-a spus: *Mama mea este aviatoare!* Atunci şi eu i-am spus că am avut un unchi, Viorel Nicolescu, care a fost aviator şi care a murit în 1944. Ne-am împrietenit foarte repede pentru că el era un mare amator de muzică. Şi eu eram la fel... Am început să ascultăm muzică împreună, să mergem la concerte, la operă..."[1].

Aflând că este nepoata aviatorului Nicolescu, prinţesa Brâncoveanu şi-a dorit s-o cunoască. Viorica a urcat la mansarda casei din Al. Popov. Au descoperit că aveau mai multe cunoştinţe comune, printre care şi Nadia Russo, care de puţină vreme ieşise din închisoare şi se afla cu domiciliul forţat într-o comună din Bărăgan.

La 22 august 1950, Nadia a fost arestată[2]. A fost acuzată că se lăsase atrasă într-o afacere de spionaj. Singura variantă disponibilă este aceea din dosarele întocmite de Securitate.

---

[1] Interviu cu doamna Viorica Oancea, în posesia autorului.

[2] Arhiva CNSAS, Fond *P*, Dosar nr. 10653, vol. 1, f. 3.

Conform acesteia, a fost de acord să-i sprijine pe generalul Mihail Romanescu şi pe Gheorghe Polizu-Micşuneşti să furnizeze informaţii militare englezilor. Amândoi au fost prinşi, judecaţi, condamnaţi la moarte şi împuşcaţi.

Nadia Russo a recunoscut tot. A intermediat, a transmis mesaje, a trădat, a luat bani de la englezi, a fost imorală... Interogatoriul ei seamănă izbitor cu toate interogatoriile din procesele staliniste:

„*Întrebare*: Care au fost motivele acceptării D-tale de a lucra în folosul Serviciului de Spionaj Englez?

Răspuns: Fiind fiica unui general ţarist şi datorită societăţii în care am trăit în România, nu puteam să mă adaptez regimului actual, de care nu mă simţeam ataşată, şi m-am lăsat atrasă de propaganda cărţilor şi revistelor franceze şi anglo-americane şi de sfaturile lui Polizu, care îmi spunea că în scurt timp regimul comunist va fi înlăturat.

Întrebare: Ce urmăreaţi prin activitatea de spionaj [pe] care aţi desfăşurat-o în folosul englezilor?

Răspuns: Urmăream schimbarea regimului, pentru ca România să iasă de sub influenţa sovietică şi să se întoarcă la influenţa din Apus."[1]

La 27 septembrie 1951, Nadia Russo a fost condamnată pentru înaltă trădare de Tribunalul Militar Bucureşti la opt ani temniţă grea, patru ani degradare civică şi confiscarea averii. În aceeaşi şedinţă, alte cinci persoane au primit diferite pedepse.[2]

După şase ani, a ieşit din închisoare şi a locuit în comuna Lăţeşti din Bărăgan. Acolo l-a cunoscut pe Gheorghe Bossie – fost deţinut politic – cu care s-a căsătorit. Astăzi, doamna Viorica Oancea îşi aminteşte:

---

[1] Ibidem, f. 67.

[2] Ibidem, vol. 2, f. 167.

„Nadia Russo era foarte veselă şi foarte frumoasă. N-am văzut-o altfel decât râzând. [...]

La un moment dat s-a vorbit la noi în casă că a fost arestată. N-am mai văzut-o mulți ani. Am revăzut-o abia în 1964, după ce a revenit din domiciliul forțat.

Avea o mulțime de prietene pe care le vizita. [...] Nu mi s-a părut că a schimbat-o închisoarea... Avea un optimism şi o putere de viață extraordinare. Se bucura de tot ce era în jurul ei. Şi ne spunea: «Am găsit un bandit ca şi mine şi m-am măritat». Îl găsise pe domnul Bossie, pe care l-am cunoscut destul de puțin, dar era un domn foarte drăguț. S-au potrivit foarte bine şi au fost fericiți[1]."

Gheorghe Bossie era, într-adevăr, o figură. Inginer chimist, cu aproape zece ani mai mic decât Nadia, a fost arestat în primăvara anului 1949 pentru că a dorit să facă parte dintr-o grupare de partizani care lupta împotriva regimului. A primit zece ani de închisoare, din care a făcut doar şapte. Ieşind din temniță, i s-a fixat domiciliul în aceeaşi localitate în care se afla şi Nadia: Lățeşti. Un informator al Securității l-a descris astfel: „Bossie a fost tipic produsul burgheziei înalte. Neserios, nesincer, franțuzit, bun dansator, jucător de bridge, cu mare succes la femei, de o incultură generală remarcabilă"[2].

În anii 1960, Nadia şi Gheorghe Bossie s-au stabilit la Buftea. Fosta aviatoare a reluat legătura cu prințesa Brâncoveanu:

„Nadia era bună prietenă cu Marina Ştirbey. Şi povestea tot felul de lucruri amuzante despre băieții Marinei, în special despre Constantin, care era mai mare. Inventau împreună poveşti. Aveau un fel de joc: ea spunea o frază, el o altă frază, din nou ea, apoi el şi tot aşa..."[3]

---

[1] Interviu cu doamna Viorica Oancea, în posesia autorului.

[2] Arhiva CNSAS, Fond *P*, Dosar nr. 050499, f. 39.

[3] Interviu cu doamna Viorica Oancea, în posesia autorului.

Pentru Marina Ştirbey-Brâncoveanu erau din nou vremuri grele. Constantin, soțul ei, a fost arestat pentru a doua oară. S-a întâmplat la 17 august 1959; de data aceasta era închis pentru „uneltire contra ordinei sociale" A fost judecat de Tribunalul Militar Bucureşti şi condamnat la opt ani de închisoare. Ce făcuse, mai exact? Participase la unele petreceri cu prietenii şi îşi spusese părerea despre cum se trăia în România. Iar cei care l-au condamnat au interpretat faptele lui Constantin Brâncoveanu astfel: „a avut întâlniri clandestine organizate cu diferite elemente şi a comentat duşmănos realizările regimului democrat-popular"[1]. Opt ani, pentru nimic!

Băieții familiei Brâncoveanu crescuseră. Mihai era adolescent şi studia tot la „Nicolae Bălcescu" Constantin, după ce şi-a luat bacalaureatul (1960), a lucrat doi ani ca zidar şi zugrav la Biserica „Domnița Bălaşa", iar în 1962 a fost acceptat ca student la Institutul Maxim Gorki, unde a studiat limba rusă.

De fapt, îşi dorise să urmeze arhitectura, dar „din cauza dosarului meu cumplit şi a originii mele sociale atât de nesănătoase (dar care în 1989 a devenit nemaipomenit de sanătoasă!)"[2], a înțeles că nu i se va permite altceva decât să devină expert în limba şi cultura fratelui mai mare de la Răsărit. Spre norocul lui, a fost înzestrat, ca şi Mihai, cu „o mare uşurință în învățarea limbilor străine".[3]

În 1962, Marinei Brâncoveanu i-a fost ridicat domiciliul obligatoriu:

> „Până în 1962, mama nu putea ieşi din Bucureşti fără autorizație. Norocul nostru orb a fost că i s-a dat acest *DO* în Bucureşti

---

[1] CNSAS, Fond *SIE*, Dosar nr. 10367, f. 3.

[2] Interviu cu domnul Constantin Brâncoveanu, în posesia autorului.

[3] Ibidem.

şi nu în fundul Bărăganului, cum au fost multe cazuri, ca, de exemplu, Nadia Russo, Pia Zamfirescu etc. Mama s-a prezentat la miliţie pentru a i se ridica acest *DO*. În orice caz, era hotărâtă să nu spună «mulţumesc» pentru ceva ce era normal. *DO*-ul era anormal! În acelaşi timp îşi dădea seama că ceva trebuia să spună! Soluţia ei a fost genială. Le-a spus: «Veste bună!»

Am putut atunci, Mihai şi cu mine, să avem prima noastră vacanţă cu mama. Am mers cu cortul la Dâmbul Morii, pe linia Bucureşti–Braşov, după cele două Timişuri, cel de Sus si cel de Jos. Apoi, peste dealuri, la Câmpulung şi înapoi la Bucureşti. Una dintre cele mai bune şi reuşite vacanţe din viaţa mea."[1]

Trecuseră însă două decenii de când Marina şi Constantin Brâncoveanu se căsătoriseră la Mogoşoaia. Marina simţea că nici anii care urmau nu promiteau nimic bun. A hotărât, din nou, să plece din ţară. Mai ales că de *dincolo* îşi putea ajuta soţul mai uşor. De data aceasta a procedat altfel. Sanda, sora ei mai mare, era în Anglia, iar în Franţa se afla Matei Brâncoveanu, singurul frate al soţului care mai era în viaţă. Cu ajutorul lor a pus în mişcare o întreagă operaţiune diplomatică menită să creeze presiune asupra regimului de la Bucureşti. Şi a reuşit:

MINISTERUL AFACERILOR INTERNE STRICT SECRET
18.XI.1963

Către
MAI/Direcţia a III-a

Vă informăm că, recent, regina Belgiei Elisabeta a intervenit la Legaţia R.P.R. din Bruxelles pentru a se aproba acordarea vizei de ieşire definitivă din ţară a numitului BRÂNCOVEANU C-TIN, BRÂNCOVEANU MARIA, soţia sa şi a celor doi fii ai lor, BRÂNCOVEANU C-TIN şi BRÂNCOVEANU MIHAI, toţi cu domiciliul în Bucureşti, str. Alexandru Popov nr. 55.

[1] Ibidem.

BRÂNCOVEANU C-TIN

La 17.VIII.1959 a fost reţinut de organele M.A.I. pentru uneltire contra orânduirii sociale. A fost condamnat la 8 ani închisoare, în prezent este încarcerat la Penitenciarul Gherla.

Are un frate MATEI plecat în Franţa din 1946[1].

Un alt document din arhiva CNSAS este, de asemenea, elocvent şi impresionant. O apropiată a familiei, informatoare a Securităţii, a declarat în scris:

„În ziua de 11 ianuarie [1964], înainte de masă, am fost la doamna Brâncoveanu Maria, unde mai era o persoană, fost director (român) al unei firme germane de aviaţie. După ce a plecat, am rămas singure şi am vorbit de soţul ei care este închis. Mi-a spus că e la Gherla şi că a auzit că a fost pus la bucătărie, ceea ce pentru ea este un semn bun, deoarece crede că e o măsură premergătoare eliberării lui (adică un regim alimentar mai bun şi mai deosebit). Mi-a spus că ea trăieşte din banii pe care îi trimite sora ei din Anglia şi o prietenă. Îi primeşte prin bancă şi revin la 1 200 lei pe lună, dar acum că fiul ei e la universitate şi nu mai câştigă, suma nu mai este suficientă şi ar vrea să mai facă şi ea ceva. M-a întrebat dacă cred că ar putea da lecţii.

Fiul ei cel mare este un student excelent şi, cu toate că a fost lăudat în public, totuşi nu i s-a dat bursă, deşi după note şi venit i s-ar cuveni.

Am vorbit despre vizita ministrului Angliei, Murray, şi ea a spus că au fost foarte drăguţi, atât doamna Murray cât şi ministrul. Au stat cam trei sferturi de oră şi Murray a întrebat-o dacă îi e frică [de faptul] că el a venit acolo s-o vadă. I-a răspuns *nu, căci dacă ar fi întrebată de organele de Securitate de ce l-a primit ar răspunde că nu putea să-l dea afară pe ambasadorul englez.* Murray a întrebat-o foarte mult despre soţul ei, ce face în închisoare, care este starea sănătăţii lui, dacă lucrează. S-a interesat foarte mult de el. A mai întrebat-o care este situaţia cu plecarea ei, dacă mai ştie ceva. La care ea a răspuns că din partea autorităţilor române

[1] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 262090, f. 23.

nu ştie nimic, dar că de la sora ei ştie că, pentru moment, adică pentru un timp, plecările au fost sistate, dar că ea în Anglia nu a primit un răspuns negativ şi că trebuie să mai aştepte.

Am mai întrebat-o dacă Murray i-a spus sau i-a dat să înțeleagă că ar putea el să intervină pe lângă cei în drept pentru ca să poată pleca cu copiii şi soțul. Mi-a răspuns că în chestiunea aceasta nu i-a spus nimic.

Deoarece condițiile în care locuieşte [Maria] Brâncoveanu sunt foarte sărăcăcioase[1] (în mansardă, mobilă puțină şi ruptă, fără covoare şi perdele), am întrebat-o dacă Murray a făcut vreo remarcă despre această stare de lucruri. Mi-a răspuns că nu.

SS /Paola [Ileana]/"[2]

La 29 ianuarie 1964, căpitanul Constantin Secuiu afla următoarele despre Marina Brâncoveanu, de la aceeaşi agentă, Paola Ileana:

„[...] Ştiu doar că ea nu prea iese din casă şi mulți dintre cunoscuți se plâng că nu le dă semn de viață. Cred că este foarte ocupată cu casa şi cei doi băieți, că nu prea are ce să îmbrace şi că este bolnăvicioasă. [...] În fiecare săptămână, lunea, merge la ea o bătrână grecoaică, SVELOS, care a dat lecții copiilor şi care locuieşte în str. Atena nr. 8 (Nikos Beloiannis)."[3]

Securitatea mai ştia că, undeva în Bucureşti, o mare pianistă, Nadia Chebap, care, din motive politice, nu avea dreptul de a mai apărea pe scenă, preda lecții de pian copiilor diplomaților străini din Bucureşti sau unor copii români. La 24 martie 1964 un locotenent de Securitate a vizitat-o şi a început să-i pună întrebări. Profesoara de pian i-a spus că printre cei care studiau cu ea pianul se afla şi unul dintre copiii Marinei, Mihai, care, din lipsă

[1] Inițial, informatoarea a scris *proaste* şi a tăiat cu stiloul.
[2] Arhiva CNSAS, Fond *I*, Dosar nr. 262090, ff. 33-34.
[3] Ibidem, f. 29.

de posibilități materiale, primea lecții gratuite din 1957. A adus în discuție şi faptul că tânărul Brâncoveanu şi familia sa au primit înştiințare că pot să părăsească țara şi să se mute la sora Marinei, în Anglia. „Copilul nu doreşte să plece de aici spunând că îşi iubeşte țara, dar deoarece este minor (16 ani), probabil că va fi obligat să plece împreună cu mama lui"[1].

Într-adevăr, prințul Mihai Brâncoveanu îşi aminteşte astăzi:

> „Pe la începutul lui 1964, a primit autorizația de a pleca – după ce rude şi prieteni din străinătate au intervenit, pe căi diverse, pe lângă autoritățile române. Pentru a părăsi țara, am fost obligați să renunțăm la cetățenia română. Este, de altfel, singurul document pe care, deşi minor (aveam 16 ani), l-am semnat *singur*! Fireşte, nu aveam nici o poftă să semnez; mama mi-a şoptit la ureche, pe franțuzeşte, că în orice caz semnătura mea n-avea nici o valoare, având în vedere vârsta mea! Toate celelalte documente erau contrasemnate de mama"[2].

Plecarea Marinei şi a celor doi copii a avut loc la 17 aprilie 1964. Trei bilete au fost rezervate din străinătate, pe numele lor, la compania aeriană belgiană Sabena. Un prim zbor îl făceau de la Bucureşti la Bruxelles, iar din capitala Belgiei luau un alt avion pentru Londra.

> „Noaptea dinaintea plecării am petrecut-o la hotelul aeroportului Băneasa. Până în ultimul moment mama a sperat că tata va apărea la aeroport şi va călători cu noi. Se pare că au fost, efectiv, cazuri în care deținuții au fost duşi direct din închisoare în avion... Lucrurile nu s-au petrecut însă astfel. Tata a fost eliberat cu două luni mai târziu, cu ocazia unei importante amnistii. Şi-a revăzut părinții, care mai erau amândoi în viață, şi a făcut

---

[1] Ibidem, f. 25.

[2] Interviu cu d-l Constantin Brâncoveanu, în posesia autorului.

cele necesare pentru a obține autorizația de a pleca în Anglia, unde a sosit între Crăciun şi Anul Nou."[1]

Marina zbura din nou, după două decenii, şi a fost uimită să constate cât evoluase aviația. Avionul cu reacție cu care au decolat avea o forță care a impresionat-o...

La Londra, au fost întâmpinați de Sanda Cantacuzino (soțul ei, arhitectul G.M. Cantacuzino, murise în România).

La sfârşitul anului, a ajuns în Anglia şi soțul Marinei.

„În Anglia, locuiam într-o căsuță amabil pusă la dispoziția noastră de două prietene englezoaice de-ale mamei, care în anii '30 veniseră în România. Se afla într-un mic sat din Kent (East Brabourne), la câteva zeci de metri de casa Sandei Cantacuzino şi la ceva mai mult de o oră de mers cu trenul de Londra. După circa un an, tata a fost angajat la BBC, unde se ocupa de emisiunile în limba română: buletin de ştiri, reportaje despre evenimentele culturale la care participau artişti români, de pildă soprana Ileana Cotrubaş, care cânta regulat la Covent Garden sau la celebrul festival de la Glyndebourne. Tata făcea aproape zilnic drumul dus-întors cu trenul până la Londra, iar mama rămânea la țară să se ocupe de casă; totdeauna a detestat marile oraşe...

După vreo cinci-şase ani, părinții au cumpărat (luând un împrumut) o casă ceva mai mare, cu o grădină, la circa 10-15 minute de mers cu maşina de East Brabourne.

Au rămas acolo până când tata s-a pensionat, în 1981 (avea 61 de ani). În timpul călătoriilor lor în Franța (mai ales vara), unde doreau să se stabilească odată ce tata va fi la pensie, au găsit o casă care le-a plăcut. Era tot într-un cătun, numit Bouloc, în departamentul Tarn-et-Garonne, la circa o sută de kilometri nord de Toulouse. Au cumpărat-o în 1981, s-au mutat în ea în primăvara lui 1982 şi au vândut proprietatea din Anglia. Din păcate, tata n-a profitat decât prea puțin de această nouă casă: în dimineața zilei de 18 noiembrie 1983 a murit subit de un infarct. Nimeni nu se aştepta la un sfârşit atât de timpuriu: sănătatea lui

[1] Interviu cu d-l Mihai Brâncoveanu, în posesia autorului.

părea excelentă... Pentru mama (mai în vârstă ca el cu opt ani), a fost o lovitură cumplită. Cu mult curaj, a reuşit însă să se refacă, să-şi organizeze o viaţă relativ plăcută în sud-vestul Franţei, înconjurată de prieteni. Fratele meu şi cu mine ne duceam regulat să o vedem. O mare bucurie a fost pentru ea întoarcerea în ţară pentru canonizarea domnitorului Constantin Brâncoveanu şi a fiilor săi, în 1992 (la care am fost prezenţi şi eu cu fratele meu). A fost singura dată când s-a întors în ţară...

Până prin 1995, era capabilă să plece singură cu maşina chiar pe distanţe mai lungi: de mai multe ori a venit până în regiunea Nisei, unde socrii mei de atunci aveau o casă unde petreceam o parte din vacanţa de vară. Prin 1997, sănătatea ei a început să se deterioreze. Ultimele şase luni din viaţă le-a petrecut într-o casă pentru persoane în vârstă, la câţiva kilometri de Bouloc. A murit pe 15 iulie 2001, la vârsta de 89 de ani. Casa de la Bouloc am păstrat-o şi sunt încântat să mă întorc acolo de câte ori am posibilitatea să o fac"[1].

[1] Ibidem.

Capitolul XII

ANTONIA

La 6 ianuarie 1951, Direcția I (Externă) a Securității cerea să fie supravegheată orice scrisoare plecată din România pentru Paris, Rue Albert Samain, nr. 6[1]. La această adresă era o cutie poştală unde primea mesaje scrise cu cerneală simpatică un anume Jean Dragu, un jurnalist de origine română plecat de mai mult timp din țară. În anii războiului a fost ataşatul român de presă pe lângă guvernul de la Vichy, iar pe la 1950 era preşedintele „Asociației ziariştilor români din străinătate" şi, considerau securiştii, lucra pentru Biroul 2 francez în colaborare cu aviatorul Mihail Opran.

Considerat periculos, Securitatea a decis să recruteze şi să-i infiltreze în anturaj o rudă, care să-l contacteze din țară, să-i câştige încrederea şi să obțină despre el „date amănunțite"[2]. După ce şi-au studiat opțiunile, au hotărât că potrivită pentru această misiune ar fi o nepoată de-a lui din Bucureşti, care era aviatoare: Mariana Drăgescu. De fapt Jean Dragu era Ion Drăgescu, dar îşi simplificase numele...

La sfârşitul războiului, Mariana Drăgescu a revenit la Direcția Aviației Civile (unde se angajase în iunie 1940, când intrase în Escadrila sanitară) şi a fost repartizată la Aeroportul Băneasa, la Biroul Trafic Aerian. În 1946,

[1] Arhiva CNSAS, Fond *R*, Dosar nr. 019502, f. 40.

[2] Ibidem.

când era la aeroport, a reîntâlnit-o pe Virginia Thomas, care îl cunoscuse pe căpitanul englez Klinghart şi cu care se pregătea să plece definitiv din țară. Nu o mai văzuse din 1943, din Crimeea.

În 1948, a revenit la zbor, încadrată ca pilot pe aerodromul Giuleşti (Chitila), iar în anii 1950-1953 a fost instructor de zbor la Ghimbav–Braşov[1]. Din 1954, a revenit la Bucureşti, fiind angajată ca dactilografă la Policlinica „Ana Ipătescu".[2]

Astfel, a pus punct vieții de aviatoare. În toți aceşti ani, Securitatea a avut-o în evidență:

> „...nu a fost încadrată politic, atât înainte, cât şi după 23 august 1944, este foarte bună din punct de vedere profesional, posedând bogate cunoştințe în arta zborului. Este un element cinstit, muncitor, achitându-se conştiincios de sarcinile încredințate, este energică, calmă, însă are un nivel politic scăzut."[3]

„Nivelul politic scăzut" desemna în mod voalat lipsa ei de susținere pentru regimul comunist. Astfel, atragerea Marianei într-o rețea de colaboratori ai Securității reclama multă atenție. La 21 martie 1955, Nadia Russo, aflată la penitenciarul Mislea, a fost din nou anchetată. De data aceasta, discuțiile au fost despre Mariana Drăgescu. Întrebată ce ştia Mariana Drăgescu despre trădarea rețelei Romanescu-Polizu, Nadia a răspuns: „Absolut nimic!"[4]

Abia în 1955, Securitatea a trecut la recrutarea Marianei Drăgescu ca informatoare în legătură cu unchiul ei, Jean Dragu, care desfăşura la Paris „activitate de spionaj îm-

[1] Ibidem, f. 74.
[2] Ibidem, f. 75.
[3] Ibidem, f. 43.
[4] Ibidem, f. 26.

potriva R.P.R."[1]. Securiştii români doreau ca Mariana să depisteze pe ce căi Dragu păstra legătura cu familia din țară, apoi să se infiltreze în anturajul său. În acest sens s-au întocmit şi instrucțiunile, care abundă în acuzații, recomandări cinice şi limbaj de lemn:

„Analizându-se situația lucrării DRAGU IOAN, s-a găsit necesar recrutarea numitei DRĂGESCU MARIANA, care este nepoata obiectivului urmărit de organele noastre.

DRĂGESCU MARIANA provine dintr-un mediu burghez, tatăl său a fost colonel, actualmente deblocat, lucru ce face să simpatizeze regimul capitalist şi să se manifeste duşmănos față de realizările regimului nostru democrat popular.

Este un element cu concepții capitaliste şi aventuriere, specific aviatorilor de tip burghez.

DRĂGESCU MARIANA poate fi utilizată şi va da rezultate bune în munca informativă întrucât este un element inteligent, bine pregătit cultural, are o memorie bună şi spirit de orientare.

Această recrutare se bazează pe considerentul că DRĂGESCU MARIANA, atât prin natura trecutului său, cât şi prin anturajul de elemente burgheze pe care îl are, va putea fi dirijată cu succes în obiectivul urmărit de organele noastre, în rândul cărora se bucură de încredere.

După recrutare se va ține cont de faptul că Drăgescu Mariana este un element nesincer, o fire energică şi nu este pregătită din punct de vedere politic.

Operațiunea de recrutare se va efectua pe baza materialului compromițător ce-l posedăm asupra ei.

La recrutarea lui [sic!] MARIANA DRĂGESCU, ne vom baza pe următoarele considerente:

1. DRĂGESCU MARIANA se face vinovată de tăinuirea încercării de fugă pe calea aerului a numitului LUNCANESCU GHEORGHE, actualmente condamnat de către organele noastre, fapt pentru care ar putea fi trasă la răspundere, lucru de care sus-numitei îi este frică.

---

[1] Ibidem, f. 2.

2. DRĂGESCU MARIANA a cunoscut şi tăinuit legăturile spionului CIOBANU VASILE, prin corespondenţă cu fugarul ABELES, agent al spionajului turc.

3. Se face vinovată de distrugerea unui avion de pe aeroportul Ghimbav din timpul cât a fost instructoare.

4. Este un element care aduce injurii şi se manifestă duşmănos faţă de realizările Statului nostru democratic popular.

5. Este nepoata fugarului DRAGU IOAN, agent al spionajului francez cu care a avut legături oficiale prin corespondenţă.

6. DRĂGESCU MARIANA este mult legată de copilul său la care ţine foarte mult, cu toate că acesta este întreţinut de părinţii săi care şi ei locuiesc în Bucureşti.

În vederea efectuării operaţiunii de recrutare, propunem următorul plan de acţiune:

– ancheta şi recrutarea lui DRĂGESCU MARIANA să se facă la Secţia I Miliţie de care aparţine numita.

În prealabil se va aranja cu tovarăşul comandant al Secţiei respective pentru a se pune la dispoziţie o invitaţie şi o cameră pentru anchetă.

Ancheta şi recrutarea propriu-zisă se va efectua pe baza următoarelor probleme:

DRĂGESCU MARIANA va expune verbal autobiografia sa, în care să ilustreze întreaga activitate începând din perioada copilăriei şi până în prezent.

– Ocupaţia sa şi a părinţilor.

– Ce politică a făcut în trecut.

– Care sunt prietenii şi legăturile ei din ţară şi care este natura acestor legături.

– Legăturile şi rudele ei din străinătate.

– Va arăta în mod detaliat tot ceea ce cunoaşte despre DRAGU IOAN şi celelalte legături ale ei din Franţa.

În legătură cu DRAGU IOAN, va arăta legăturile lui din R.P.R. şi modalitatea cum întreţine el legături.

DRĂGESCU MARIANA va fi anchetată despre natura legăturilor ei cu CIOBANU VASILE şi LUNCANESCU GH., precum şi [cu] NADIA RUSSO, condamnaţi pentru activitate de spionaj.

De asemenea, prin anchetă se va stabili care a fost natura legăturilor ei cu fostul general ROMANESCU, condamnat pentru activitate de spionaj în anul 1951.

Considerăm că, datorită materialului compromiţător ce-l posedăm asupra lui DRĂGESCU MARIANA, va putea fi atrasă în bune condiţiuni să colaboreze cu organele noastre şi va da rezultate bune în munca informativă.

În cazul când nu va accepta colaborarea cu organele noastre, pentru acoperirea chemării ei la Secţia de Miliţie se va lăsa impresia că a fost anchetată în legătură cu activitatea sa din trecut.

LOCOTENENT-MAJOR,
SS /Preda Ion/

LOCOTENENT,
SS /Andrei Mircea/"[1]

La întâlnirea cu fosta aviatoare au mers locotenentul-major Ion Preda şi locotenentul Victor Bordeiaşu. Discuţia cu ea a avut loc la Secţia I, în ziua de 10 octombrie 1955. Cei doi au început prin a remarca faptul că în trecut, pe aerodromuri, şi-au făcut veacul tot felul de elemente dubioase, a căror activitate la adresa noului regim ar fi trebuit adusă la cunoştinţa Securităţii. Mariana a trebuit să accepte că s-a aflat sub înrâurirea *duşmanilor poporului* şi astfel, nu a sesizat autorităţii în drept „anumite nereguli constatate în timpul serviciului său"[2].

A fost apoi întrebată despre rudele din Franţa şi a recunoscut că „atât ea, cât şi bunica sa" au primit scrisori de la Ioan Dragu, ultima datând din 1950. Mai mult nu a avut ce să spună pentru că nu mai ştia nimic despre unchiul ei.

Când a venit şi momentul pentru care Mariana Drăgescu se afla, de fapt, în faţa celor doi securişti, lucrurile au mers uşor:

„La sfârşitul discuţiilor, după ce i-am arătat despre importanţa evenimentelor interne şi internaţionale precum şi faptul

[1] Ibidem, ff. 6-8.
[2] Ibidem, f. 9

că în țara noastră poporul este încadrat în munca pașnică pentru construirea socialismului, sus-numita a arătat că, dat fiind trecutul său întunecat, este hotărâtă să se încadreze în munca constructivă a poporului nostru, afirmând totodată că, în afară de serviciul pe care îl are, va semnala organelor noastre de Securitate orice nereguli pe care le constată.

Față de poziția pe care a luat-o DRĂGESCU MARIANA în discuțiile purtate cu noi, am trecut și i-am luat angajament scris, semnat cu numele său real, iar conspirativ a primit numele de ANTONIA.

I s-a făcut instructaj amănunțit cu privire la comportarea pe care trebuie să o aibă la serviciu precum și în cercul de rude, prieteni și cunoscuți"[1].

Într-adevăr, Mariana *a semnat*. În fața celor doi tineri ofițeri și-a luat angajamentul scris ca va colabora cu Securitatea „de bună voie și nesilită de nimeni" A promis sinceritate, confidențialitate și operativitate. În încheiere a scris:

„Sunt conștientă de faptul că acest angajament trebuie îndeplinit întocmai cuvânt cu cuvânt, literă cu literă și că el prezintă un secret de stat ce nu trebuie divulgat nimănui. În cazul că numi voi păstra prezentul angajament așa cum l-am dat, consimt să fiu pedepsită conform legilor R.P.R."[2]

Preda și Bordeiașu se puteau felicita: interesele superioare ale Republicii Populare Române erau acum și mai bine apărate. Numai că...

Din nefericire pentru ei, cei doi nu au intuit că au abordat o *reacționară burgheză*. Recrutarea ei a fost un eșec total. Șase luni mai târziu, la 20 aprilie 1956, s-a întocmit raportul de abandonare. În mod *criminal*, Mariana era prea atașată de familie și de prieteni pentru a putea fi de vreun folos Securității:

---

[1] Ibidem, ff. 9-10.

[2] Ibidem, f. 12.

„...materialele posedate asupra lui DRĂGESCU MARIANA nu au avut tăria necesară pentru a o pune în stare de dependenţă faţă de organele noastre şi a fi nevoită de a cere posibilitatea de a se reabilita.

Deoarece DRĂGESCU MARIANA nu a fost studiată suficient pentru a cunoaşte ataşamentul ei faţă de familie, recrutarea ei s-a făcut greşit fără a prezenta garanţia că va colabora în mod sincer şi cinstit cu organele noastre.

Astfel că sus-numita a afirmat faţă de noi că nu are de semnalat nimic organelor de Securitate întrucât, pe de o parte, în mediul în care lucrează şi trăieşte sunt numai elemente cinstite, iar pe de altă parte, nu vrea să se pună rău cu nimeni şi în special dacă este vorba de rude, prieteni şi cunoscuţi.

Deoarece nu a existat material compromiţător, s-a trecut la recrutarea ei pe bază de sentimente patriotice, lucru pe care formal l-a acceptat, după care i s-a luat angajament scris că va colabora cu organele noastre.

Menţionăm că în timpul anchetei, DRĂGESCU MARIANA a arătat că orice legătură între familia ei din ţară şi familia fugarului DRAGU ION din Franţa s-a întrerupt din anul 1951, datorită faptului că destul o duc ei greu şi nu vor să-şi complice situaţia.

Cele declarate de DRĂGESCU MARIANA în anchetă corespund întocmai cu materialele furnizate de agentură sau primite de organele noastre pe alte linii.

Pentru a se sustrage de la întâlnirea cu organele de Securitate, informatoarea ANTONIA, după prima întâlnire de la efectuarea recrutării, a venit hotărâtă să nu colaboreze cu noi. A început să justifice spunând că nu are capacitate şi curaj pentru a îndeplini sarcinile pe care şi le-a asumat faţă de organele noastre, iar în cazul când nu le va îndeplini nu ştie ce se va întâmpla cu ea.

Faţă de poziţia ei, i s-a arătat că în procesul colaborării cu noi, îi vom da sarcini care nu depăşesc capacitatea ei şi nu trebuie să se teamă că nu vor fi îndeplinite. Totul este să vrea. Faţă de aceasta, ea s-a menţinut pe poziţia că nu vrea să se pună rău cu nimeni, mai ales fiind vorba de prietenii şi rudele ei.

De la acest contact nu a mai venit la nicio întâlnire, când i se dădea telefon pentru reluarea legăturii nu răspundea, sau dacă ridica receptorul spunea că este plecată în oraş. S-a făcut

şi post fix pentru a se relua legătura cu ea, însă nu a putut fi contactată.

În ultimul timp, s-a reuşit să fie găsită, însă la toate întâlnirile fixate nu a venit.

Menţionăm că, în vederea abandonării informatoarei ANTONIA, s-a încercat reluarea legăturii cu ea, însă fixându-i-se un contact, şi cu toate că a spus că vine, nu s-a prezentat.

Datorită celor arătate mai sus de la data recrutării şi până în prezent, informatoarea ANTONIA nu a furnizat niciun fel de material.

Faţă de cele arătate mai sus, propunem abandonarea informatoarei ANTONIA din reţeaua informativă şi predarea materialului la Serviciul C.

Abandonarea informatoarei ANTONIA se face fără a i se lua angajament scris de abandonare, fără lista cu legături, precum [şi] fără autobiografia sa şi mapa anexă, întrucât nu a furnizat material informativ.

CĂPITAN
Ilie Mihai

LOCOTENENT
Bordeiaşu Victor[1]

Este drept, cei care o recrutaseră se simţeau lezaţi. Şi ei aveau şefi în faţa cărora trebuiau să-şi justifice efortul, timpul pierdut, resursele aruncate pe fereastră... În final însă, Securitatea i-a dat pace.

[1] Ibidem, ff. 18-19.

ÎN LOC DE ÎNCHEIERE

Punct final? Nu. Această carte nu are sfârşit. Pur şi simplu, povestea primelor aviatoare nu se termină! Oricând se mai pot adăuga întâmplări, bucurii, împliniri, tristeți, neîmpliniri ale celor care au început să scrie istoria aviației române la feminin.

Oricând, altcineva poate să aducă alte şi alte mărturii pe care autorul acestui volum le-a cunoscut superficial şi s-a ferit să le menționeze. Sau nu le-a cunoscut deloc...

Totuşi, o *încheiere* trebuie încercată...

La 7 septembrie 2012, Mariana Drăgescu a împlinit o sută de ani! A fost sărbătorită de aviatori, de veterani, de ministrul apărării naționale, care a avansat-o la gradul de comandor. În România de astăzi ea este un simbol; despre ea se scrie în presă şi în cărți.

La 27 martie 2013, odată cu trecerea ei în neființă, „Escadrila Albă" s-a întregit în Cer. Era ultima dintre aviatoarele anilor interbelici. Şi până către sfârşitul vieții a fost într-o formă de invidiat. Putea vorbi la nesfârşit despre Ioana Cantacuzino, stinsă în uitare la Călimăneşti, despre Nadia Russo şi Virginia Duțescu, ambele plecate dintre noi în anii '80...

În 1992 a aflat, dintr-un anunț publicat în *România Liberă*, că prințesa Marina Ştirbey-Brâncoveanu venea pentru câteva zile în țară şi că o căuta. Revederea a fost emoționantă. În anii 1960, Marina o reîntâlnise şi pe Vir-

ginia Thomas, într-un sanatoriu din Anglia. Era bolnavă şi, de altfel, nici nu a mai trăit mult.

Despre Irina Burnaia se ştia că revenise în Elveția (unde a şi murit, în 1997). Nu pare să le fi fost simpatică... Iar despre Smaranda Brăescu, considerată până astăzi *dispărută*, prințesa Ştirbey-Brâncoveanu avea obiceiul să spună că a fost, poate, un pic prea curajoasă. *O temerară!*

Smaranda Brăescu a fost cea care a reuşit să se definească (şi, involuntar, să le definească şi pe celelalte aviatoare din generația ei), atunci când, prin anii 1930, a fost întrebată care este secretul succesului ei. A răspuns simplu: „Niciodată nu m-am întors din drum!"

BIBLIOGRAFIE

ARHIVE

Arhivele C.N.S.A.S, Fonduri: *I* (Informativ), *P* (Penal), *R* (Rețea), *S.I.E.*

Arhivele Militare Române (Piteşti), Fond *Subsecretariatul de Stat al Aerului*

Arhivele Naționale Istorice Centrale, Fond *Preşedinția Consiliului de Miniştri, Cabinetul Militar*

Arhivele Naționale, Filiala Vâlcea, Fond *Ioana Cantacuzino*

ZIARE ŞI REVISTE

„Aripa", 1928, 1930

„ARPA", 1934

„Cerul nostru", 1937, 1938

„Curentul", 1931

„Dimineața", 1936

„Jurnalul național", 2009

„Revista automobilă", anii 1910-191....

„România aeriană", 1931, 1933

„Universul", anul 1935.

JURNALE, MEMORII

Jurnalul celebrei Smaranda Brăescu, Editura Vremea, Bucureşti, 2010, ediție îngrijită de Ana Maria Sireteanu şi Tudor Sireteanu

NEGRESCU, Gheorghe, *Din amintirile unui vechi aviator*, Editura Militară, Bucureşti, 1977

STUDII ŞI ARTICOLE

CALAFETEANU, Ion, *Unde s-a ascuns Horia Sima de frica lui Carol al II-lea*, vezi www.historia.ro

LUCRĂRI GNERALE ŞI SPECIALE

AVRAM, Valeriu, *Drumul unui cuceritor al cerului. Inginerul aviator Aurel Vlaicu*, Editura SCRIB, Bucureşti, 2010

AVRAM, Valeriu, *Zburătorii României Mari*, Editura Alpha MDN, Buzău, 2007

BURNAIA, Irina, *Aripile mele. Memoriei lui Petre Ivanovici*, Editura ALMA, Craiova, 2011

COSTESCU, George, *Începuturile aviației române*, Tipografia Presa, Bucureşti, 1944

DRIVA, Fenia, *Prințesa Ioana Cantacuzino la Călimăneşti*, Editura Silviana, Râmnicu Vâlcea, 2010

FIROIU, Vasile, *Amazoanele cerului*, Editura Albatros, Bucureşti, 1980

GHEORGHIU, Constantin C., *Îndrăgostitele aerului*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1984

LEBOW, Eileen F., *Before Amalia. Women Pilots in the Early Days of Aviation*, Brassey's Inc., Washington D.C., 2003

POPA, Victor Ion, *Maistoraşul Aurel, ucenicul lui Dumnezeu*, vol. 2, Fundația pentru Literatură şi Artă „Regele Carol II", Bucureşti, 1939

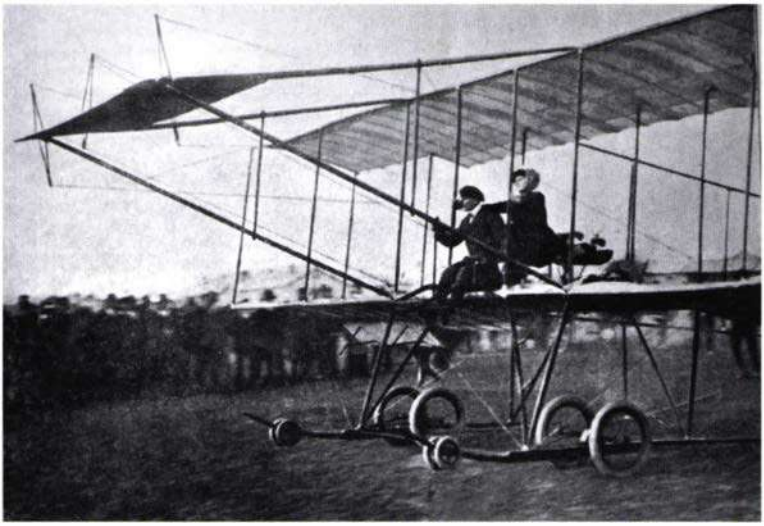
SANDACHI, George Paul, HADÂRCĂ, Dan, *Prințul George Valentin Bibescu. Biografia unui călător*, Editura Vivaldi, Bucureşti, 2005

SĂVULESCU, Andrei, *Regele Mihai. Automobilist. Mecanic. Pilot profesionist*, Editura Humanitas, Bucureşti, 1996

UCRAIN, Constantin, CRĂCIUN-IAŞI, Dumitru, *Raiduri aeriene româneşti*, Editura Junimea, Iaşi, 1988

INTERVIURI

Constantin Brâncoveanu
Mihai Brâncoveanu
Viorica Oancea



Cotroceni, 1 mai 1910. Primul zbor al unei femei în România la bordul unui avion. În imagine este Yvonne Cămărăşescu, pasageră a pilotului francez Georges Osmont.

Prima aviatoare a României, Elena Caragiani, împreună cu principele George Valentin Bibescu (stânga) şi căpitanul aviator Constantin Fotescu.

Smaranda Brăescu

Smaranda Brăescu şi – probabil – instructorul ei de paraşutism, germanul Heinecke.

Smaranda Brăescu, îmbrăcată în costum popular, la bordul unui avion Messerschmitt (sus) şi decorată de regele Carol al II-lea cu Ordinul Național „Virtutea Aeronautică" (jos).

CORPUL DETECTIVILOR

A.S. d'asor
D.O. Decurtz

PERSONAL - CONFIDENȚIAL

NOTA TELEFONICA

Nr. 2702 CII

din 20 Iunie 1946

către

DOMNUL INSPECTOR REGIONAL DE POLITIE

BUCUREȘTI
CONSTANTA
PITEȘTI
CLUJ

BC
evidență.

Avem onoare a vă ruga să binevoiți a da dispoziții organelor polițienești din raza Inspectoratului Dvs., pentru identificarea [illegible] SMARANDA BRAESCU, cunoscuta parașutistă și aviatoare.

In caz de aflare, va fi arestată și înaintată Direcțiunei Generale a Poliției, Corpul Detectivilor, sub sigura pază, anunțându-se telefonic.

La arestare, i se va face o minuțioasă percheziție, ridicându-se orice material se interesează ordinea și siguranța Statului.

ȘEFUL CORPULUI DETECTIVILOR
Subinspector de Poliție

[illegible]

Cluj: Tr. Tudor Maria
Pr. Subinspector Keleti Alex.

Craiova: Tr. [illegible] Nicolae
Pr. Subinsp. Clifa

Buc. { Transmite: Tudor Maria
Primește: Pl. Insp. N. Georgescu

Const. { Tr. Tudor Maria
Pr. Subinspector Halcon Orest.

Pitești { Tr. Banu Toma.
Pr. Subinsp. Muscalu

Document din dosarul Smarandei Brăescu de la C.N.S.A.S.: Circulara prin care era dată în urmărire, în 1946.

Maria Mateşan, a doua paraşutistă a României

Prințesa Ioana Cantacuzino şi câțiva dintre apropiații ei, la Băneasa, în 1929-1930. Primul din dreapta este fratele ei, Mircea Cantacuzino.

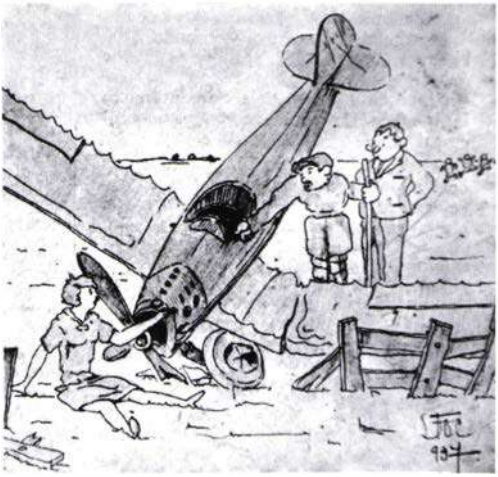
Prințesa Ioana Cantacuzino

Constantin Abeles, instructorul Şcolii „Mircea Cantacuzino" de la Băneasa.

Petre Ivanovici

Irina Burnaia

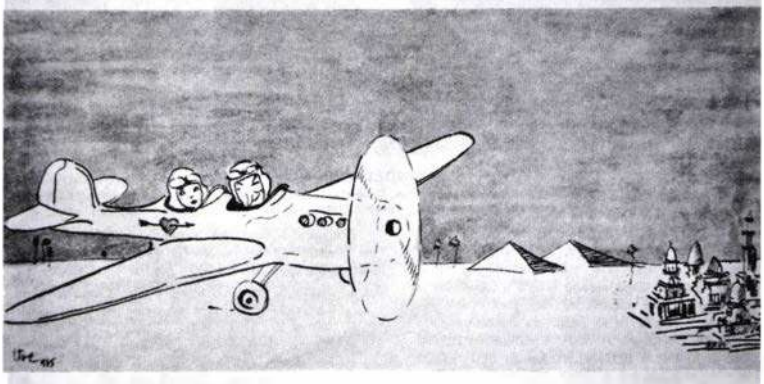
Femeile şi aviaţia



— *«Ce v'aţi sperial? Aşa aterizez eu de obiceiu!»..*

Două caricaturi răutăcioase din presa interbelică.
Prima le prezintă pe femei ca fiind incapabile să controleze un avion, iar cea de-a doua sugerează că raidul african al Irinei Burnaia, făcut împreună cu Petre Ivanovici, a fost un pretext ca cei doi să-şi continue idila departe de ochii curioşilor.

Cu prilejul unui raid-„sondă".



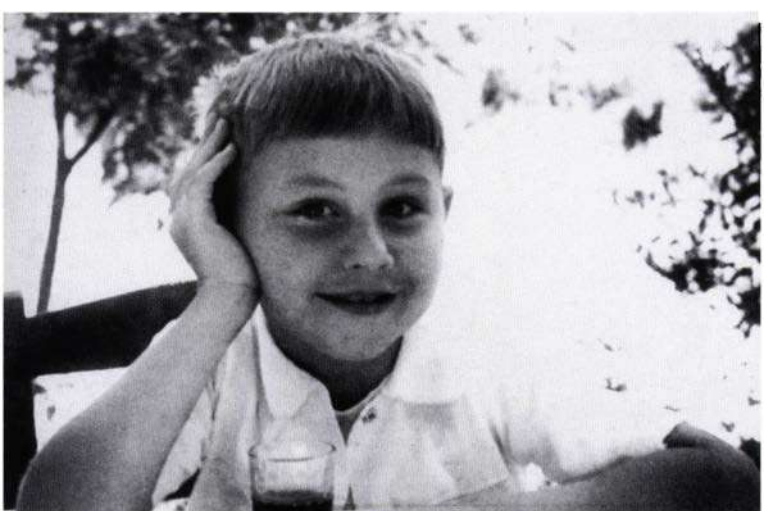
— „Mai lung îmi pare drumul, acum la întors acasă".....

Irina Burnaia, şefă a aviației civile din Transnistria.

Irina Burnaia, decorată de prof. Gheorghe Alexianu, guvernatorul Transnistriei.

Țigări marca „Irina Burnaia", fabricate la Odessa în anii celui de-al Doilea Război Mondial.

Traian Udriski



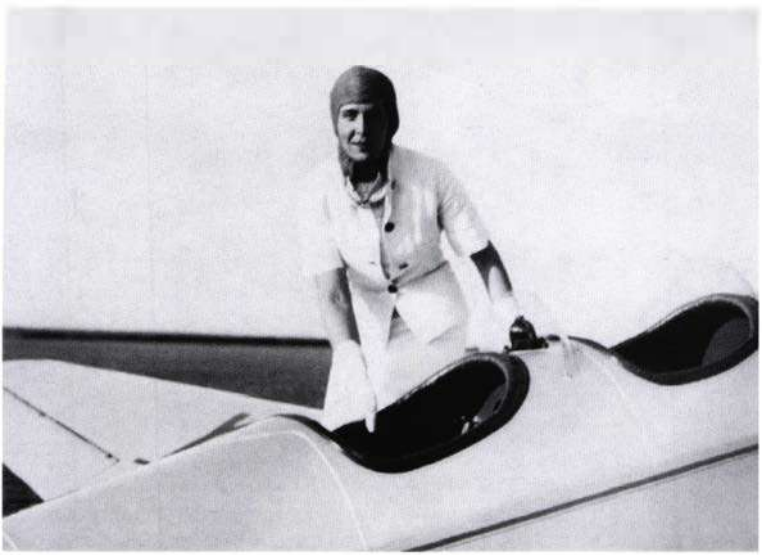
Radu Udriski, fiul Irinei Burnaia

Irina Burnaia şi Răducu, în Orient, la jumătatea anilor '50.

Radu, Irina Burnaia şi Traian Udriski în 1963.

Prințesa Marina Ştibey
şi prințul Constantin Bâzu Cantacuzino (centru).

Prințesa Marina Ştirbey



Marina Ştirbey şi cei doi băieţi ai ei, prinţii Constantin şi Mihai Brâncoveanu, la începutul anilor '50.

Constantin şi Mihai Brâncoveanu

Marina Ştirbey, în 1992, la Mănăstirea dintr-un Lemn.

Virginia Thomas

Nadia Russo

Mariana Drăgescu

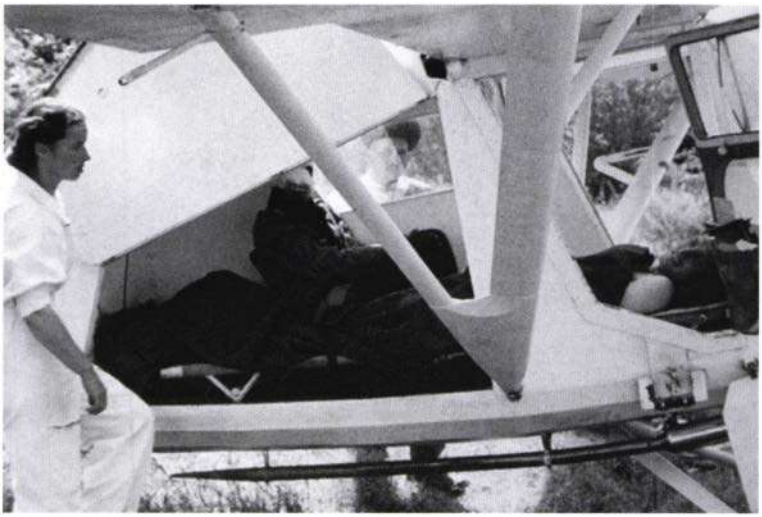
Carte poştală emisă după accidentul de avion din iulie 1940, în urma căruia patru aviatoare şi-au pierdut viața.

Nadia Russo, Mariana Drăgescu şi Virginia Thomas

Aviatoarele Escadrilei Albe în vara anului 1941:
Virginia Duțescu, Nadia Russo, Mariana Drăgescu şi Virginia Thomas.

Pe front cu Escadrila Albă

Puțină cochetărie. Mariana Drăgescu în Stepa Calmucă.



În avioanele sanitare încăpeau doi răniți; unul întins pe targă şi unul pe scaunul din spatele postului de pilotaj.

Mariana Drăgescu pregătindu-se să decoleze de pe aerodromul Pipera. Hangarul din imagine adăposteşte astăzi expoziția de bază a Muzeului Național al Aviației Române.

Nadia Russo şi viitorul ei soţ, Gheorghe Bossie, în arestul Securităţii.

Am citit manuscrisul acestei cărţi cu sufletul la gură. Am rămas uimit să constat că în arhivele fostei Securităţi se află atât de multe informaţii despre primele aviatoare ale României. Autorul a făcut o cercetare aprofundată şi a reuşit să pună în pagină o poveste care va trezi în orice cititor o emoţie puternică. Recomand această carte tuturor!

Prof. univ. dr. VALERIU AVRAM

ISBN 978-973-32-0919-5

9 789733 209195

www.edituramilitara.ro